1. Основные ТТД судна
2. Навигационные огни
3. Судовые тревоги
4. Судовые расписания
5. Расписание по заведованиям
6. Расписание по швартовым операциям
7. Расписание по борьбе с обледенением
8. Расписание по постановке на якорь
9. Обязанности помощника капитана по радиоэлектронике
10. Индивидуальные спасательные средства
11. Спасательные шлюпки и плоты
12. Общесудовая аварийная сигнализация и судовая трансляционная система
13. Радиосвязь в МПС и МПСС
14. Перечень документации по радиосвязи и электрорадионавигации, которую должны иметь на борту морские суда и суда смешанного (река-море) плавания, оснащенные оборудованием радиосвязи и радионавигации ГМССБ
15. РПУ "КОРВЕТ – 2"
16. Универсальные автоматические идентификационные системы
17. Функции АИС
18. Лаг индукционный электронный ИЭЛ – 2М
19. GPS приемник/плоттер NAVIS – 3700 (SAMYUNG)
20. Видео эхолот FURUNO FCV – 585
21. Портативный гирокомпас RGC50 (SIMRAD)
22. УКВ радиостанция SAMYUNG STR580
23. Суточные донесения
24. Английский язык
25. Охрана окружающей среды

1. Основные ТТД судна

Средний рыболовный траулер морозильный кормовой – "Катрин" проект 502ЭМ

Тип судна – двухпалубное с удлинённым баком, смещённой в нос надстройкой, с кормовым слипом для спуска и подъёма трала, с единой навигационной и промысловой рубкой, с избыточным надводным бортом.

Данные о судне:

Название: СРТМК "Катрин"

Бортовой номер: М-0125

Порт приписки: Мурманск

Флаг: Россия

Компания: СПК РК "Всходы комунизма"

Адрес компании: 184712, Терский р-н, Варзуга с., Никольская ул., 11, Мурманская обл

Дата постройки: 1991 г.

Место постройки: ЦКБ "Ленинская кузница" г.Киев

Тип и назначение: Рыболовное

Класс Регистра:РМРС

Валовая регистровая вместимость: 882 р.т.

Дедвейт: 405 р. т.

Позывной сигнал: UBCZ

Номер IMO:

Технические характеристики судна

Длина - 54,8 м

Ширина - 9,8 м

Осадка - 4,5 м

Валовая вместимость - 723 р.т.

Чистая вместимость - 216 р.т.

Дедвейт – 405 р.т

Скорость - 11,5 уз.

Автономность - 28 суток

Количество мест - 31

Район плавания - не ограниченный

Объем трюмов - 412 м.куб.

Запас топлива - 145 тонн.

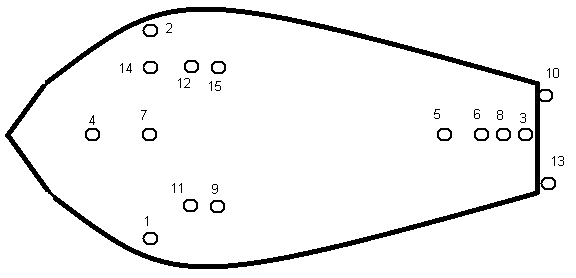
Запас пресной воды - 40 тонн.

Главный двигатель 8 NVBD48A-2U, 1160 л.с.,

Вспомогательные дизель-генераторы 4 шт. - 6ЧН18/22, 225л.с.

Вспомогательный котел КВА 0,63/5

2. Навигационные огни



1 – отличительный огонь ЛБ

2 – отличительный огонь ПБ

3 – гакобортный огонь

4 – топовый огонь I

5 – топовый огонь II

6 – гакобортный огонь КР

7 – якорный огонь I

8 – якорный огонь II

9 – траловый огонь

10 – резерв

11 – траловый огонь зеленый

12 – огонь "не могу управляться"

13 – резерв

14 – аварийный огонь I

15 – аварийный огонь II

3. Судовые тревоги

Обязанности по тревогам: Бурцев Д.С.

Судовой №22 Место сбора палуба переборок/коридор по левому борту. Каюта №60

|  |  |
| --- | --- |
| Общесудовая тревога 25-30 сек. громкого боя.  Повтор 3-4 раза | Верхняя палуба, жилые и служебные помещения по левому борту. Проверяет, задраивает иллюминаторы и штормовые крышки.  Судовой №35 связной. |
| При пробоине (объявляется по радиотелефону после сигнала общесудовой тревоги). | Совместно с судовым №65 подносят и заводят кормовой подкильный конец с левого борта. При заводке пластыря на кормовом подкильном конце обеспечивает наблюдение и контроль за помещениями. |
| При пожаре (сигнал общесудовой тревоги сопровождается частыми ударами в колокол) | Прибывает в район очага возгорания, производит герметизацию аварийного помещения, отсека. Производит охлаждение переборок и палуб, смежных с очагом пожара, водой из пожарного ствола. Обеспечивает наблюдение за смежными помещениями. |
| При прорыве аммиака (объявляется после общесудовой тревоги по радиотелефону) | Осуществляет связь с ГКП. |
| При оставлении судна | Одевает термогидрокостюм. Садится в ПСН №2 №4 |
| Тревога "Человек за бортом" | Принимает, разносит и травит вручную кормовой фалень. |

Примечание: при выходе из строя звонка громкого боя, сигналы тревог подаются свистком или тифоном; отбой тревог подается голосом.

4. Судовые расписания

Вахтенная служба: 02:00-08:00

08:00-14:00

14:00-20:00

20:00- 02:00

Расписания подвахт по уборке рыбы:

08:00-14:00 ст. пом. капитана

3 механик

Сварщик

Боцман

14:00-20:00 3 пом. капитана

4 механик

Токарь

3 эл.мех.

20:00-02:00 2 пом. капитана

2 механик

Реф. машинист

02:00-08:00 токарь

Сварщик

Боцман

Матрос-уборщик

08:00-14:00 3 эл. механик

Реф. механик

Мех.-наладчик

14:00-20:00 2 эл. механик

Реф. машинист

Пом. капитана по радиоэлектронике

Расписание по авралу:

08:00-12:00 реф.машинист

Токарь

Матрос-уборщик

12:00-16:00 ЭГС

Боцман

16:00-20:00 эл.механик

Пом. капитана по радиоэлектронике

20:00-24:00 реф.механик

Ст. повар

5. Расписание по заведованию

|  |  |
| --- | --- |
| Судовой № должность | Объект заведования и обязанности |
| 2 пом. капитана | Получение, хранение и расход продуктов. Ведение учета, контроль размещения груза на борту. Составляет каргоплан, нотис и другую документацию. Ответственный за хранение имущества АХЗ. Несет персональную ответственность за противопожарный режим в провизионных кладовых, на первой палубе надстроек.  Прекращает все операции при разливе или угрозе разлива нефти. Объявляет тревогу и место сбора личного состава группы ЛРН, осуществляется контроль за поверхностью моря во время нефтяных операций с прекращением операций при обнаружении нефти у орта судна. Своевременно информирует о фактическом розливе нефти капитана, старшего помощника, старшего механика. Ведет запись в судовом журнале всех сведений, связанных с ликвидацией загрязнения нефтью. |
| 3 пом.  капитана | Навигационные карты, пособия, руководства навигации, навигационные приборы. Средства зрительного наблюдения, пиротехническая, флажная, звуковая сигнализация, сигнальные знаки, огни. Техбиблиотека, хранение новых и заполненных журналов. Ведет документацию по штурманской части. Несет персональную ответственность за противопожарный режим на палубе верхнего мостика. Прекращает все операции при разливе или угрозе разлива нефти. Объявляет тревогу и место сбора личного состава группы ЛРН, осуществляет постоянный контроль за поверхностью моря во время нефтяных операций, с прекращением операций при обнаружении нефти у борта судна. Своевременно информирует о фактическом разливе нефти капитана, старшего помощника, старшего механика. Ведет запись в судовом журнале всех сведений, связанных с ликвидацией загрязнения нефью. |
| пом. капитана по радио- электронике | Обеспечивает радиосвязь тех. обслуживание электронной аппаратуры, ГМССБ, АРБ, РЛО, УКВ, НАВТЕКС, ответственный за прием карты погоды по судовому компьютеру, за работу рыбопоисковой системы, электронного гирокомпаса,  РЛС "ФУРУНО", следит за правильной эксплуатацией и поддержание в надлежащем состоянии. |
| 2 механик | ГД обслуживающими механизмами и системами. Главный валопровод с ВРШ и муфтами. Воздухокомпрессоры, воздушные системы, воздухохранители. Рулевая машина, механическая часть, системы пожаротушения: СЖБ, паротушение, водяная. Аварийно спасательное и противопожарное имущество МКО. Масляная система с сепаратарами и насосами. Грузоподъемные механизмы МКО, системы приточно-вытяжной системы МКО. Немедленно прекращает нефтяные операции с оповещением капитана, старшего механика, участвует в ликвидации разлива нефти силами машинной команды, с соблюдением мер противопожарной безопасности при разливе в МКО. Заносит необходимые записи в машинный журнал нефтяных операций. |
| 3 механик | Вспомогательные двигатели с системами, АДГ. Паровой котел с обслуживанием механизмов, системами топливных сепараторов и топливной аппаратуры. Установка очистки льяльных вод. Несет персональную ответственность за противопожарный режим в МКО.  Зам. руководителя группы ЛРН. Принимает экстренные меры по установлению источников попадания нефти за борт при проведении нефтяных операций и прекращению ее дальнейшего вылива. Включает в работу переносной насос для сбора разлитой нефти. Немедленно прекращает нефтяные операции при обнаружении разлива нефти, делает замеры для расчетов, в том числе аварийной остойчивости и продольной прочности судна, контролирует подготовку судна к беспроливной бункеровке. В составе группы ЛРН участвует в ликвидации последствий разлива нефти. |
| 4 механик | Опреснительная система с механизмами. Сейнерное оборудование, ваерные, грузовые, многобарабанные лебедки. Балластно-осушительная система с насосами и эжекторами. Механическое оборудование камбуза. Рабочий катер. Система пресной воды, парового отопления, фановая звуковая сигнализация. Немедленно прекращает все нефтяные операции с оповещением капитана, старшего механика, участвует в ликвидации разливов нефти силами машинной команды, с соблюдением мер противопожарной безопасности при разливе в МКО. Заносит необходимые записи в машинный журнал и журнал нефтяных операций. |
| 2 эл.механик | Валогенераторы, ГРЩ, эл. сети эл. приводов. Аппаратура механизмов общесудового и производственных циклов. Схемы автоматики, внутрисудовой связи. Электромастерская. Запорные детали, приспособления, инструменты, имущество по электрооборудованию. Вспомогательные ДГ. Отвечает за работу тралового комплекса. |
| 3 эл.механик | Распределительный щит и генератор АДГ. Автоматика пожарной и аварийной сигнализаций. Эл.оборудование палубных и пром.механизмов, рефустановок, освещение, навигационные огни. |
| Реф.механик | Компрессоры с трубопроводами хладогенов и хладоносителей и их арматурой. Система кондиционирования воздуха, холодооборудованиецистерн предварительного охлаждения. |
| Мех-наладчик | Техноогическое оборудование рыбного цеха, клинкерные заслонки. Транспортеры, гидравлика технического оборудования, система техводы, колодцы, осушение арматурного помещения. |
| Мастер обработки | Тоннель подачи рыбопродукции в трюм. Поддержка чистоты. Обязан правильно использовать и обслуживать тех. оборудование, обеспечить строгое выполнение правил обработки и хранения рыбопродукции. Следить за температурой в трюмах, участвует в приеме/сдачи рыбопродукции. |
| Боцман | Рулевое, грузовое, якорное, швартовые устройства, спасательные средства, противопожарное оборудование и имущество, воздушные приемные трубы, трап, сходни, штормтрапы, кранцевая защита, шпигаты, колодцы якорного ящика. Следит за тех. состоянием корпуса, надстроек. Несет персональную ответственность за противопожарный режим палубы бака, надстроек, коридоров 1 и 2 палуб. |
| Судовые  Матросы | В составе группы ЛРН обеспечивают доставку технических (подручных средств), сбор разлитой нефти и её слив. |

6. Расписания по швартовым операциям

Капитан осуществляет общее руководство управлением судна при швартовых операциях

В рулевой рубке:

Ст. пом. капитана: управляет движителями ВРШ по команде капитана

3 пом. капитана: осуществляет связь с судном, к которому швартуемся, с соседними судами, береговыми службами, дублирует команды капитана

Рулевой : выполняет команды капитана по маневрированию судна

Боцман:руководит швартовой операцией на баке, работает на шпиле

Матрос:готовит, подает, принимает и убирает бросательный. накладывает на швартовый стопора.

Матрос:работает со шпрингом

Матрос:работает с продольными концами

Матрос:работает с прижимными концами

Матрос:готовит и ставит щитки

На корме:

2 пом. капитана:руководит швартовыми операциями на корме

Матрос:

Матрос:

Матрос: проводят те же операции, что и на баке

Матрос:

Матрос:

7. Расписание по борьбе с обледенением

|  |  |
| --- | --- |
| Вахта №1/№2 | Обязанности по борьбе с обледенением |
| Капитан-директор | Осуществляет общее руководство по борьбе с обледенением |
| Ст.пом. капитана | Осуществляет непосредственное руководство по борьбе с обледенением на открытых палубах и надстройках |
| 2 помощник капитана | Осуществляет постоянный контроль за остойчивостью судна. Производит необходимые расчёты. Подвахтенный помощник капитана. |
| 3 помощник капитана | Вахтенный помощник. Осуществляет контроль за местом судна, рассчитывает курс судна для выхода из опасной зоны обледенения. Наблюдает за обстановкой. |
| Матрос 1 класса | На руле |
| Матрос 1 класса | Наблюдатель. Ведёт наблюдение в круговом обзоре. |
| Пом. капитана по производству | Осуществляет непосредственное руководство по борьбе с обледенением на палубе бака и надстройке. |
| Мастер обработки | Те же обязанности. 2 смена. |
| Матрос 1 класса | Обрабатывает поверхность паром из шланга. |
| Матрос 1 класса | Скалывает лёд пешней ломом на левом борту |
| Матрос 2 класса |
| Матрос 2 класса |
| Матрос 1 класса | Скалывает лёд пешней ломом по правому борту |
| Матрос 2 класса |
| Матрос 2 класса |
| Матрос 1 класса | Сбивает лёд мушкелем с лееров и фальшбортов, вертикальных поверхностей и механизмов |
| Матрос 2 класса |
| Матрос 1 класса | Снимают лёд скребком с вертикальных поверхностей надстройки и фальштруб |
| Матрос 2 класса |
| Матрос 2 класса |
| Машинист РМУ/ Слесарь | Сбрасывают сколотый лёд за борт по левому борту |
| Слесарь/преписные | Сбрасывают сколотый лёд за борт по правому борту |
| Старший мастер добычи  Мастер добычи | Осуществляют непосредственное руководство по околке льда  на промысловой и надстройках |
| Стар.матрос | Обрабатывает поверхность паром из шланга. |
| Матрос 1 класса | Сбивает лёд мушкелем с лееров и фальшбортов, вертикальных поверхностей и механизмов |
| Матрос 1 класса  Матрос 1 класса | Скалывает лёд пешней с палуб |
| Матрос 1 класса  Ст. эл. механик | Снимают лёд скребком с вертикальных поверхностей |
| Подвахта  Моторист 1,2 класса | Сбрасывают сколотый лёд лопатой за борт по левому борту |

8. Расписание по постановке судна на якорь и снятия с якоря

Капитан управляет судном, осуществляет общее руководство постановкой и снятия с якоря.

В рулевой рубке:

Вахтенный штурман: Выполняет команды капитана. Руководит командой по снятию/постановке на якорь. На ВРШ по указанию капитана. Следит за навигационной обстановкой

Рулевой: На руле. По команде капитана производит маневрирование судном

Вахтенный механик: Обеспечивает бесперебойную работу ГСУ и механизмов

На баке:

Боцман: Выполняет распоряжения капитана по постановке на якорь. Снятия с якоря.

Старший матрос: Помогает боцману при снятии/постановке на якорь. Управляет брашпилем.

9. Обязанности помощника капитана по радиоэлектронике в борьбе за живучесть судна

Помощник капитана по радиоэлектронике. Обязанности по тревогам.

Судовой №5. Место сбора пост№1/ходовая вахта на мостике. Каюта №3

|  |  |
| --- | --- |
| Общесудовая тревога 25-30 сек. громкого боя.  Повтор 3-4 раза | Обеспечивает устойчивую связь с судовладельцем и судами в море; техническое обслуживание радиоаппаратуры и ЭРНО; постоянную готовность средств аварийной радиосвязи; герметизацию и светомаскировку радиорубки. По приказанию капитана подает радиосигналы бедствия. |
| При пробоине (объявляется по радиотелефону после сигнала общесудовой тревоги). | Обеспечивает устойчивую связь с судовладельцем и судами в море; техническое обслуживание радиоаппаратуры и ЭРНО; постоянную готовность средств аварийной радиосвязи; герметизацию и светомаскировку радиорубки. По приказанию капитана подает радиосигналы бедствия. |
| При пожаре (сигнал общесудовой тревоги сопровождается частыми ударами в колокол) | Обеспечивает устойчивую связь с судовладельцем и судами в море; техническое обслуживание радиоаппаратуры и ЭРНО; постоянную готовность средств аварийной радиосвязи; герметизацию и светомаскировку радиорубки. По приказанию капитана подает радиосигналы бедствия. |
| При прорыве аммиака (объявляется после общесудовой тревоги по радиотелефону) | Обеспечивает устойчивую связь с судовладельцем и судами в море; техническое обслуживание радиоаппаратуры и ЭРНО; постоянную готовность средств аварийной радиосвязи; герметизацию и светомаскировку радиорубки. По приказанию капитана подает радиосигналы бедствия. |
| При оставлении судна | Доставляет в ПСН АРБ, переносную радиостанцию, вахтенный журнал радиостанции, радиотелеграфный журнал. Одевает термогидрокостюм. Садится в ПСН вместе с капитаном. Плот №1,2,3,4. |
| Тревога "Человек за бортом" | По приказанию капитана обеспечивает радиосвязь с соседними судами |

10. Индивидуальные спасательные средства

Спасательные круги

1. Спецификация спасательного круга

Каждый спасательный круг должен:

1 иметь наружный диаметр не более 800 мм и внутренний диаметр не менее 400 мм;

2 изготавливаться из плавучего материала; плавучесть спасательного круга не должна обеспечиваться тростником, пробковой стружкой или крошкой, каким бы то ни было другим рыхлым крошеным материалом или надувными воздушными камерами;

3 поддерживать в пресной воде груз железа массой не менее 14,5 кг в течение 24 ч;

4 иметь массу не менее 2,5 кг;

5 не поддерживать горения или продолжать плавиться после того, как он был полностью охвачен пламенем в течение 2 с;

6 иметь такую конструкцию, чтобы выдерживать сбрасывание на воду с высоты места его установки над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна или с высоты 30 м, смотря по тому, что больше, без ухудшения эксплуатационных характеристик спасательного круга или прикрепленного к нему оборудования;

7 если он предназначен для приведения в действие устройства для быстрого разобщения с судном автоматически действующей дымовой шашки и самозажигающегося сигнального огня, иметь массу, достаточную для приведения в действие этих устройств;

8 иметь спасательный леер диаметром не менее 9,5 мм и длиной не менее четырех наружных диаметров круга. Спасательный леер должен быть закреплен по периметру круга в четырех равноотстоящих друг от друга местах, образуя четыре одинаковые петли.

2. Самозажигающиеся сигнальные огни спасательных кругов

Самозажигающиеся сигнальные огни, требуемые правилом III/7.1.3, должны:

1 быть такими, чтобы они не могли быть погашены водой;

2 быть белого цвета и должны гореть непрерывно с силой света не менее 2 кд во всех направлениях верхней полусферы или давать проблески с частотой не менее 50 и не более 70 проблесков в минуту, по меньшей мере, с такой же эффективной силой света;

3 иметь источник энергии, обеспечивающий выполнение требований пункта 2.1.2. в течение по меньшей мере 2 ч;

4 выдерживать испытание сбрасыванием, требуемое пунктом 2.1.1.6.

3 Автоматически действующие дымовые шашки спасательных кругов

Автоматически действующие дымовые шашки спасательных кругов, требуемые правилом III/7.1.3, должны:

1 давать дым хорошо видимого цвета равномерно в течение по меньшей мере 15 мин, находясь на плаву на тихой воде:

2 не гореть вспышками и не выбрасывать пламени в течение всего времени действия дымовой шашки;

3 не заливаться водой на волнении;

4 продолжать дымообразование при полно погружении в воду по меньшей мере на 10 с;

5 выдерживать испытание сбрасыванием, требуемое пунктом 2.1.1.6.

Плавучие спасательные лини

Плавучие спасательные лини, требуемые правилом III/7.1.2, должны:

1 быть нескручивающимися;

2 иметь диаметр не менее 8 мм;

3 иметь разрывное усилие не менее 5 кН.

Спасательные жилеты

Общие требования к спасательным жилетам

Спасательный жилет должен не поддерживать горения или плавиться после того, как он был полностью охвачен пламенем в течение 2 с.

Конструкция спасательного жилета для взрослого человека должна быть такой, чтобы:

1 по крайней мере 75% лиц, совершенно не знакомых с конструкцией жилета, могли правильно воспользоваться им в течение не более одной минуты без всякой помощи, подсказок или предварительной демонстрации;

2 после демонстрации надевания все лица смогли правильно надеть его без посторонней помощи в течение не более 1 мин;

3 было совершенно ясно, что его можно надевать лишь на одну сторону или чтобы, по возможности, исключалась вероятность неправильного надевания;

4 его было удобно носить;

5 в нем можно было прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м без получения телесных повреждений и без смещения или повреждения при этом спасательного жилета.

Спасательный жилет для взрослого человека должен обладать достаточной плавучестью и остойчивостью в пресной воде при отсутствии волнения, чтобы:

1 поддерживать рот обессилевшего или потерявшего сознание человека на расстоянии не менее 120 мм от воды так, чтобы тело человека было отклонено назад под углом не менее 20° от его вертикального положения; и

2 поворачивать за время не более 5 с тело потерявшего сознание человека в воде из любого положения в такое, при котором его рот находится над водой.

Спасательный жилет для взрослого человека должен быть таким, чтобы в нем можно было проплыть короткое расстояние и забраться в спасательную шлюпку или спасательный плот.

Конструкция детского спасательного жилета должна удовлетворять тем же требованиям, которые предъявляются к спасательному жилету для взрослого человека, но:

1 допускается оказание помощи малолетним детям при надевании жилета;

2 требуется только чтобы поддержание рта обессилевшего или потерявшего сознание над водой находилось на расстоянии, соответствующем размеру ребенка; и

3 допускается оказание помощи детям при посадке в коллективное спасательное средство из воды, однако подвижность ребенка не должна существенно ограничиваться надетым жилетом.

В дополнение к маркировке, требуемой пунктом 1.2.2.9, маркировка детского спасательного жилета должна содержать:

1 пределы роста или веса ребенка, при которых жилет выдерживает испытания и удовлетворяет критериям, рекомендованным Организацией;

2 символ "child", как в одобренном Организацией символе детского спасательного жилета "спасательный жилет для детей".

Плавучесть спасательного жилета не должна уменьшаться более чем на 5% после погружения его в пресную воду на 24 ч.

Каждый спасательный жилет должен быть снабжен свистком, надежно прикрепленным к нему с помощью шнура.

Надувные спасательные жилеты

Спасательный жилет, плавучесть которого обеспечивается надуванием, должен иметь не менее двух отдельных камер, отвечать требованиям пункта 2.2.1, и должен:

1 надуваться автоматически при погружении, иметь устройство для надувания, приводимое в действие вручную одним движением, а также его конструкция должна быть такой, чтобы предусматривалась возможность надувания ртом;

2 отвечать требованиям пунктов 2.2.1.2, 2.2.1.3 и 2.2.1.4 в случае потери плавучести какой-либо одной из камер;

3 отвечать требованиям пункта 2.2.1.7 после надувания с помощью автоматического механизма.

Сигнальные огни спасательных жилетов

Каждый сигнальный огонь спасательного жилета должен:

1 иметь силу света не менее 0,75 кд во всех направлениях верхней полусферы;

2 иметь источник энергии, способный обеспечивать силу света 0,75 кд в течение не менее 8 ч;

3 быть видимым, когда он прикреплен к спасательному жилету, в наибольшей части сегмента верхней полусферы, насколько это практически возможно;

4 быть белого цвета.

Если сигнальный огонь, упомянутый в пункте 2.2.3.1 является проблесковым, он должен, кроме того:

1 снабжаться ручным выключателем; и

2 давать проблески с частотой не менее 50 и не более 70 проблесков в минуту, и иметь эффективную силу света не менее 0,75 кд.

Гидрокостюмы

Общие требования к гидрокостюмам

Гидрокостюм должен изготавливаться из водонепроницаемых материалов таким, чтобы:

1 его можно было распаковать и надеть без посторонней помощи в течение не более 2 мин вместе с любой соответствующей одеждой и спасательным жилетом, если гидрокостюм требует его использования;

2 он не поддерживал горения или не продолжал плавиться после того как полностью охвачен пламенем в течение 2 с;

3 он закрывал все тело, за исключением лица. Руки также должны быть закрыты, если не предусмотрены постоянно прикрепленные к гидрокостюму перчатки;

4 он имел в районе ног приспособление для стравливания излишков воздуха; и

5 после прыжка в воду с высоты не менее 4,5 м в него не попадало чрезмерное количество воды.

Гидрокостюм, отвечающий также требованиям раздела 2.2 может использоваться без спасательного жилета.

Человек в гидрокостюме со спасательным жилетом, если гидрокостюм требует его использования, должен иметь возможность:

1 подниматься и спускаться по вертикальному трапу длиной не менее 5 м;

2 выполнять обычные обязанности, связанные с оставлением судна;

3 прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м без повреждения или смещения при этом гидрокостюма и без телесных повреждений; и

4 проплыть короткое расстояние и забраться в коллективное спасательное средство.

Гидрокостюм, обладающий плавучестью и предназначенный для использования без спасательного жилета, должен быть снабжен сигнальным огнем, отвечающим требованиям пункта 2.2.3, и свистком, предписанным пунктом 2.2.1.8.

Если гидрокостюм требует использования спасательного жилета, то спасательный жилет должен надеваться поверх гидрокостюма. Человек в гидрокостюме должен быть способен надеть спасательный жилет без посторонней помощи.

Требования к теплозащитным свойствам гидрокостюмов

Гидрокостюм, изготовленный из материала, не обладающего теплоизоляционными свойствами, должен:

1 иметь маркировку, указывающую на то, что он должен надеваться на теплую одежду; и

2 иметь такую конструкцию, чтобы, будучи надетым вместе с теплой одеждой и спасательным жилетом, если гидрокостюм требует его использования, он продолжал обеспечивать достаточную теплозащиту после одного прыжка в нем в воду с высоты 4,5 м так, чтобы температура тела человека не падала более чем на 2° после пребывания его в течение часа в циркулирующей воде с температурой 5°С при отсутствии волнения.

Гидрокостюм, изготовленный из материала, обладающего теплоизоляционными свойствами, сам по себе или со спасательным жилетом, если гидрокостюм требует его использования, должен обеспечивать достаточную теплозащиту после одного прыжка в нем в воду с высоты 4,5 м так, чтобы внутренняя температура тела человека не падала более чем на 2°С после пребывания его в течение 6 ч в циркулирующей воде с температурой от 0 до 2°С при отсутствии волнения.

Требования к плавучести. Человек в гидрокостюме или в гидрокостюме со спасательным жилетом должен быть способен переворачиваться в пресной воде из положения лицом вниз в положение лицом вверх за время не более 5 с. Визуальные сигнальные средства

Парашютные ракеты

Парашютная ракета должна:

1 быть заключена в водостойкий корпус;

2 быть снабжена четко иллюстрирующими способ использования рисунками или краткой инструкцией, нанесенными на ее корпус;

3 иметь встроенное запальное средство; и

4 иметь такую конструкцию, которая.не причиняла бы неудобства держащему ее человеку при использовании ракеты в соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

При запуске ракеты в вертикальном направлении она должна достигать высоты не менее 300 м. По достижении верхней точки траектории или вблизи нее ракета должна выпускать парашютный сигнал, который должен:

1 гореть ярко-красным огнем;

2 гореть равномерно со средней силой света не менее 30000 кд;

3 иметь длительность горения не менее 40 с;

4 иметь скорость спуска не более 5 м/с; и

5 не повреждать во время горения свой парашют или его крепление.

Фальшфейеры

Фальшфейер должен:

1 быть заключен в водостойкий корпус;

2 быть снабжен краткой инструкцией или рисунками, напечатанными на его корпусе и ясно иллюстрирующими способ использования фальшфейера;

3 иметь встроенное запальное средство;

4 иметь такую конструкцию, чтобы не причинять неудобства держащему его человеку и не подвергать опасности коллективное спасательное средство горящими или тлеющими остатками при его использовании в соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

Фальшфейер должен:

1 гореть ярко-красным огнем;

2 гореть равномерно со средней силой света не менее 15000 кд;

3 иметь длительность горения не менее 1 мин; и

4 продолжать гореть после погружения его на 10 с в воду на глубину 100 мм.

Плавучие дымовые шашки. Плавучая дымовая шашка должна:

1 быть заключена в водостойкий корпус;

2 гореть без вспышек при использовании ее в соответствии с инструкцией завода-изготовителя;

3 быть снабжена краткой инструкцией или рисунками, напечатанными на ее корпусе и ясно иллюстрирующими способ использования плавучей дымовой шашки.

Плавучая дымовая шашка должна:

1 равномерно испускать дым хорошо видимого цвета не менее 3 минут, находясь на плаву на тихой воде;

2 не выбрасывать пламени в течение всего времени действия дымовой шашки;

3 не заливаться водой на волнении; и

4 продолжать дымообразование при погружении ее на 10 с в воду на глубину 100 мм.

11. Спасательные шлюпки и плоты

Общие требования к спасательным плотам

Конструкция спасательных плотов

Конструкция каждого спасательного плота должна быть такой, чтобы он был способен выдерживать на плаву влияние окружающей среды, в течение 30 суток при любых условиях моря:

Конструкция спасательного плота должна обеспечивать нормальную работоспособность как самого плота, так и его оборудования после сбрасывания плота на воду с высоты 18 м. Если спасательный плот должен устанавливаться на высоте более 18 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, то он должен быть таким, чтобы удовлетворительно пройти испытание сбрасыванием на воду по крайней мере с этой высоты.

Спасательный плот, находясь на плаву как с раскрытым, так и с нераскрытым тентом, должен быть способен выдерживать многократные прыжки на него с высоты не менее 4,5 м от его днища.

Конструкция спасательного плота и его оборудование должны позволять буксировать его со скоростью 3 уз. на тихой воде с одним выброшенным плавучим якорем, когда плот нагружен полным комплектом людей и снабжения.

Спасательный плот должен иметь тент для защиты находящихся на нем людей от воздействия внешней среды; тент должен устанавливаться автоматически после спуска плота на воду и должен отвечать следующим требованиям:

1 он должен обеспечивать изоляцию подтентового пространства от зноя и холода с помощью либо двух слоев материала, разделенных воздушной прослойкой, или с помощью других, обладающих равноценной эффективностью средств. Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие скопление воды в воздушной прослойке;

2 цвет внутренней поверхности тента не должен вызывать дискомфорта у находящихся на плоту людей;

3 каждый вход должен быть четко обозначен и оборудован эффективным регулируемым закрывающим устройством, которое человек в гидрокостюме может легко и быстро открывать изнутри и снаружи и закрывать изнутри плота. При этом должна обеспечиваться вентиляция плота при исключении проникновения морской воды, ветра и холода. На спасательных плотах вместимостью более 8 человек должно иметься не менее двух диаметрально противоположных друг другу входов;

4 он должен постоянно пропускать достаточное количество воздуха для находящихся на спасательном плоту людей даже при закрытых входах;

5 на нем должно быть предусмотрено по меньшей мере одно смотровое окно;

6 он должен быть оборудован приспособлениями для сбора дождевой воды;

7 он должен иметь устройство для установки радиолокационного ответчика на высоте не менее 1 м над поверхностью моря; и

8 он должен иметь достаточную высоту для размещения людей в сидячем положении в любой части подтентового пространства.

Минимальная вместимость и масса спасательных плотов

Не должны одобряться спасательные плоты вместимостью менее б человек, рассчитанной в соответствии с требованиями пунктов 4.2.3 или 4.3.3 соответственно.

Общая масса спасательного плота, его контейнера и снабжения не должна превышать 185 кг, за исключением случаев, когда плот предназначен для спуска одобренным спусковым устройством, отвечающим требованиям раздела 6.1, или когда не требуется переносить его с борта на борт.

Оборудование спасательного плота

Спасательный плот должен быть снабжен надежно закрепленными спасательными леерами, обнесенными с провесами вокруг спасательного плота как с внутренней, так и с наружной стороны.

Спасательный плот должен иметь надежный фалинь длиной не менее 10 м плюс расстояние от места его установки до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 15 м, смотря по тому, что больше. Разрывная нагрузка для всех элементов, исключая требуемое пунктом 4.1.6 слабое звено, должна быть не менее 15 кН для плотов вместимостью более 25 человек, не менее 10 кН для плотов вместимостью от 9 до 25 человек и не менее 7,5 кН для любых других плотов.

На верхней части тента спасательного плота должен быть сигнальный огонь с ручным выключателем. Этот огонь должен быть белого цвета, с длительностью постоянного действия не менее 12 ч и интенсивностью не менее 4,3 кд во всех направлениях верхней полусферы. В случае, если сигнальный огонь является проблесковым, он должен давать не менее 50, но не более 70 проблесков в минуту эквивалентной интенсивности в течение 12 часов. Сигнальный огонь должен автоматически включаться при раскрытии тента. Его батареи не должны портиться от сырости или влажности при хранении плота.

Внутри плота должна быть электролампочка с ручным выключателем, которая может постоянно светить не менее 12 ч. Она должна автоматически включаться при раскрытии тента и иметь интенсивность света, достаточную для чтения инструкций. Ее батареи не должны портиться от сырости и влажности при хранении плота.

Спасательные плоты, спускаемые с помощью плот-балки

В дополнение к вышеуказанным требованиям спасательный плот, предназначенный для использования с одобренным спусковым устройством должен:

1 когда он нагружен его полным комплектом людей и снабжения, выдерживать удар о борт судна в направлении перпендикулярно борту судна при скорости спасательного плота не менее 3,5 м/с, а также сбрасывание на воду с высоты не менее 3 м, не получая при этом повреждений, которые бы влияли на его рабочее состояние;

2 быть снабжен средствами для его подтягивания к борту судна у палубы посадки и надежного удержания его во время посадки.

На пассажирских судах каждый спускаемый с помощью плот-балки спасательный плот должен быть устроен так, чтобы все расписанные на него люди могли совершить быструю посадку в него.

На грузовых судах каждый спускаемый с помощью плот-балки спасательный плот должен быть устроен так, чтобы все расписанные на него люди могли совершить посадку в него в течение не более 3 мин с момента подачи команды к посадке.

Снабжение

4.1.5.1 Обычное снабжение каждого спасательного плота должно включать:

1 одно плавучее спасательное кольцо, прикрепленное к плавучему спасательному линю длиной не менее 30 м;

2 один нескладной нож с плавучей ручкой и штертом, прикрепленный и хранящийся в кармане с наружной стороны тента вблизи места крепления фалиня к спасательному плоту. Кроме того, на спасательном плоту вместимостью 13 человек или более должен иметься второй нож, который может быть складным;

3 один плавучий черпак для спасательного плота вместимостью не более 12 человек и два плавучих черпака для спасательного плота вместимостью 13 человек или более;

4 две губки;

5 два плавучих якоря, каждый с дректовом, способным выдерживать рывки, и ниралом, если имеется, причем один из плавучих якорей должен быть запасным, а другой - постоянно прикрепленным к спасательному плоту так, чтобы при надувании после спуска на воду спасательный плот удерживался в наиболее устойчивом положении к ветру.

Прочность каждого плавучего якоря, их дректовов и нира-лов, если имеются, должна быть достаточной при любых условиях моря.

Плавучие якоря должны иметь устройства, предотвращающие скручивание троса и выворачивание их наизнанку между стропами.

Плавучие якоря, постоянно прикрепленные к спасательным плотам, спускаемым с помощью плот-балки и устанавливаемым на пассажирских судах, должны быть устроены так, чтобы раскрывались только вручную.

Все другие спасательные плоты должны иметь плавучие якоря, раскрываемые автоматически, как только плот оказывается на плаву;

6 два плавучих гребка;

7 три консервооткрывателя и пару ножниц. Допускаются ножи с консервооткрывателями в безопасном исполнении;

8 одну аптечку первой помощи в водонепроницаемой упаковке, которая после вскрытия может быть снова плотно закрыта;

9 один свисток или эквивалентный ему звуковой сигнал;

10 четыре парашютные ракеты, отвечающие требованиям раздела 3.1;

11 шесть фальшфейеров, отвечающих требованиям раздела 3.2;

12 две плавучие дымовые шашки, отвечающие требованиям раздела 3.3;

13 один водонепроницаемый электрический фонарь, годный для сигнализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;

14 эффективный радиолокационный отражатель, если на спасательном плоту не установлен радиолокационный ответчик;

15 одно сигнальное зеркало для дневной сигнализации с инструкцией по его использованию для подачи сигналов морским и воздушным судам;

16 один экземпляр таблицы спасательных сигналов, упомянутых в правиле V/16, в водозащищенном исполнении или в водонепроницаемой упаковке;

17 один комплект рыболовных принадлежностей;

18 пищевой рацион калорийностью из расчета не менее 10000 кДж на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту. Этот рацион должен быть вкусным и съедобным в течение срока годности и упакован таким образом, чтобы делился и легко вскрывался. Пищевой рацион должен быть в воздухонепроницаемой упаковке и храниться в водонепроницаемом контейнере;

19 водонепроницаемые сосуды, содержащие общее количество пресной воды из расчета по 1,5 л на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на спасательном плоту, из которого 0,5 л этой нормы может быть заменено водой, получаемой из опреснительного аппарата, способного производить общее количество пресной воды в течение двух дней, либо 1 л на человека может быть заменен водой, получаемой от ручного вакуумного опреснителя, описанного в пункте 4.4.7.5, способного производить общее количество воды в течение двух дней;

20 один нержавеющий градуированный сосуд для питья;

21 медикаменты от морской болезни, по крайней мере на 48 ч, и по одному гигиеническому пакету на каждого человека согласно допустимой вместимости спасательного плота;

22 инструкцию по сохранению жизни

23 инструкцию по первоочередным действиям; и

24 теплозащитные средства, отвечающие требованиям пункта 2.5, в количестве, достаточном для 10% от числа людей, допустимого к размещению на спасательном плоту, или двух, смотря по тому, что больше.

Маркировка, требуемая пунктами 4.2.6.3.5 и 4.3.6.7, на спасательных плотах, имеющих снабжение в соответствии с пунктом 4.1.5.1, должна состоять из надписи "SOLAS A PACK", выполненной печатными буквами латинского алфавита.

Для пассажирских судов, совершающих короткие международные рейсы такого характера и продолжительности, что, по мнению Администрации, не все предметы, перечисленные в пункте 4.1.5.1, необходимы, Администрация может разрешить, чтобы снабжение имеющихся на таких судах спасательных плотов включало предметы, предусмотренные в пунктах 4.1.5.1.1-4.1.5.1.6 включительно, 4.1.5.1.8, 4.1.5.1.9, 4.1.5.1.13-4.1.5.1.16 включительно и 4.1.5.1.21-4.1.5.1.24 включительно, а также половину количества предметов снабжения, предусмотренных пунктами 4.1.5.1.10-4.1.5.1.12 включительно. Маркировка, требуемая пунктами 4.2.6.3.5 и 4.3.6.7, на таких спасательных плотах должна состоять из надписи "SOLAS В PACK", выполненной печатными буквами латинского алфавита.

В необходимых случаях снабжение должно храниться в контейнере, который, если не является неотъемлемой частью плота или стационарно прикрепленным, должен крепиться внутри плота и быть способным находится на плаву не менее 30 мин без ущерба для его содержимого.

Устройства, обеспечивающие свободное всплытие спасательных плотов

Фалинь и относящиеся к нему приспособления

Фалинь спасательного плота и относящиеся к нему приспособления должны обеспечивать крепление спасательного плота с судном и быть устроены так, чтобы спасательный плот после разобщения его с судном и надувания, если он является надувным, не затягивался в воду тонущим судном.

Слабое звено

Если устройства, обеспечивающие свободное всплытие спасательного плота, включают слабое звено, то оно должно:

1 не разрываться под воздействием силы, необходимой для вытягивания фалиня из контейнера спасательного плота;

2 обладать, если оно применимо, достаточной прочностью, чтобы обеспечивать надувание спасательного плота; и

3 разрываться при усилии, равном 2,2 ± 0,4 кН.

Гидростатические разобщающие устройства (гидростаты)

Если устройства, обеспечивающие свободное всплытие спасательного плота, включают гидростатическое разобщающее устройство, то оно должно:

1 быть изготовлено из соответствующих материалов так, чтобы исключалась возможность неправильного срабатывания устройства. Гальванизация или другие способы нанесения металлического покрытия на детали гидростатического разобщающего устройства не допускаются;

2 автоматически разобщать спасательный плот с судном на глубине не более 4 м;

3 иметь возможность осушения гидростатической камеры, что предотвращает скопление в ней воды в период, когда устройство находится в нормальном положении;

4 иметь конструкцию, предотвращающую разобщение спасательного плота с судном при заливании устройства волнами;

5 иметь на корпусе постоянную маркировку, указывающую его тип и серийный номер;

6 иметь постоянную маркировку на корпусе или на надежно прикрепленной табличке, указывающую дату изготовления, тип и серийный номер, а также допустимо ли использование гидростата для плота вместимостью более 25 человек;

7 быть таким, чтобы каждая его часть соединения с фалинем и относящимися к нему приспособлениями обладала прочностью не меньшей, чем требуемая прочность фалиня; и

8 если подлежит своевременной замене (списанию), то вместо требования пункта 4.1.6.3.6 иметь маркировку с указанием истечения срока годности.

Надувные спасательные плоты

Надувные спасательные плоты должны отвечать требованиям раздела 4.1 и, дополнительно, требованиям настоящего раздела.

Конструкция надувных спасательных плотов

Главная камера плавучести должна быть разделена, по меньшей мере, на два отдельных отсека, надуваемых каждый через свой собственный невозвратный клапан. Камеры плавучести должны быть устроены так, чтобы в случае повреждения какого-либо одного из отсеков или в случае, если какой-либо один из отсеков не будет надут, неповрежденные отсеки должны поддерживать спасательный плот на плаву с положительным надводным бортом по всему периметру, когда плот нагружен допустимым к размещению числом людей массой по 75 кг, сидящих в нормальном положении.

Днище спасательного плота должно быть водонепроницаемым и обеспечивать достаточную изоляцию от холода:

1 либо с помощью одного или нескольких отсеков, которые могут быть надуты находящимися на плоту людьми или которые надуваются автоматически, а затем могут быть спущены и надуты вновь находящимися на плоту людьми;

2 либо с помощью других обладающих равноценной эффективностью средств, не зависящих от надувания.

Спасательный плот должен быть таким, чтобы его надувание мог обеспечить один человек. Спасательный плот должен надуваться нетоксичным газом. Надувание спасательного плота должно занимать не более 1 мин при температуре окружающей среды от +18 до +20°С и не более 3 мин при температуре окружающей среды -30'С. После надувания спасательный плот должен сохранять свою форму, когда он нагружен полным комплектом людей и снабжения.

Каждый отсек надувного плота должен быть способен выдерживать давление, по меньшей мере, в три раза превышающее рабочее давление, но должен быть защищен от давления в два раза превышающего рабочее, либо с помощью предохранительных клапанов, либо путем ограничения количества подаваемого газа. Для поддержания в отсеках рабочего давления должна быть предусмотрена возможность их подкачки насосом или мехами, требуемыми пунктом 4.2.9.1.2.

Вместимость надувных спасательных плотов

Число людей, допустимое к размещению на спасательном плоту, должно равняться меньшему из следующих чисел:

1 наибольшее целое число, полученное от деления на 0,096 значения объема главных труб плавучести в надутом состоянии в кубических метрах (для этой цели в значение объема не включаются объемы ни арвок, ни поперечных банок, если таковые имеются); или

2 наибольшее целое число, полученное от деления на 0,372 значения внутренней горизонтальной площади сечения спасательного плота в квадратных метрах (для этих целей в эту площадь может включаться площадь поперечной банки или банок, если таковые имеются), измеренной до внутренней кромки труб плавучести; или

3 число людей средней массой 75 кг с надетыми гидрокостюмами и спасательными жилетами или только спасательными жилетами для случаев размещения в плотах, спускаемых плот-балкой, которые могут достаточно комфортно сидеть, имея высоту подтентового пространства, не стесняющую использование оборудования плота.

Доступ на надувные спасательные плоты

По меньшей мере у одного входа должна быть оборудована полужесткая посадочная площадка, способная выдержать человека весом 100 кг и позволяющая находящимся в воде людям забраться на спасательный плот. Площадка должна быть установлена так, чтобы предотвращать значительную утечку газа из спасательного плота в случае ее повреждения. На спускаемом с помощью плот-балки спасательном плоту, имеющем более одного входа, посадочная площадка должна быть оборудована у входа, противоположного стороне, которой подтягивают плот к борту, и где имеются устройства для посадки с судна на плот.

Входы, не оборудованные посадочной площадкой, должны иметь посадочный трап, нижняя ступенька которого должна находиться по меньшей мере на 0,4 м ниже ватерлинии спасательного плота порожнем.

Внутри спасательного плота должны быть устройства, позволяющие людям забраться на спасательный плот с посадочного трапа.

Остойчивость надувных спасательных плотов

Конструкция каждого надувного спасательного плота должна быть такой, чтобы он был остойчивым на волнении, когда полностью надут и плавает тентом вверх.

Остойчивость спасательного плота в опрокинутом положении должна быть такой, чтобы и на волнении, и на тихой воде его мог перевернуть один человек.

Остойчивость спасательного плота, когда он нагружен его полным комплектом людей и снабжения, должна быть такой, чтобы его можно было буксировать со скоростью до 3 узлов на тихой воде.

Спасательный плот должен быть оборудован водозаполняемыми карманами, отвечающими следующим требованиям:

1 карманы должны быть яркого цвета;

2 конструкция карманов должна обеспечивать заполнение водой по крайней мере на 60% от их вместимости в течение 25 с;

3 общая вместимость карманов должна быть по крайней мере 220 л для плотов вместимостью до 10 человек;

4 общая вместимость карманов для плотов вместимостью более 10 человек должна быть не менее 20 N литров, где N - число допустимых к размещению людей;

5 карманы должны размещаться симметрично по периферии плота. Должны быть устройства для спуска воздуха из-под плота.

Контейнеры для надувных спасательных плотов

Спасательный плот должен быть упакован в контейнер, который:

1 изготовлен так, чтобы выдерживать суровые условия эксплуатации в морской воде;

2 с упакованным в него спасательным плотом со снабжением обладает достаточной собственной плавучестью, чтобы вытянуть наружу фалинь и привести в действие механизм газонаполнения при погружении тонущего судна в воду;

3 является, насколько это практически возможно, водонепроницаемым, за исключением спускных отверстий в днище контейнера.

Спасательный плот должен быть упакован в контейнер таким образом, чтобы, по возможности, после попадания в воду и освобождения от контейнера он надувался, находясь в прямом положении.

Контейнер должен иметь маркировку, указывающую:

1 наименование изготовителя или торговую марку;

2 серийный номер;

3 наименование одобряющего органа и число людей, допускаемое к размещению;

4 слово "SOLAS";

5 тип заложенного комплекта аварийного снабжения;

6 дату проведения последнего обслуживания;

7 длину фалиня;

8 максимально допустимую высоту установки над ватерлинией (в зависимости от высоты, с которой производилось испытание сбрасыванием, и длины фалиня);

9 инструкцию по спуску. 4.2.7 Маркировка надувных спасательных плотов

Спасательный плот должен иметь маркировку, указывающую:

1 наименование изготовителя или торговую марку;

2 серийный номер;

3 дату изготовления (месяц и год);

4 наименование одобряющего органа;

5 наименование и местонахождение станции обслуживания, которая проводила последнее освидетельствование;

6 число людей, допустимое к размещению, -маркировка должна быть над каждым входом, шрифтом высотой не менее 100 мм и цветом, контрастирующим с цветом спасательного плота.

Необходимо, чтобы каждый спасательный плот имел маркировку, содержащую название судна и порт приписки, которую в любое время можно заменить без вскрытияконтейнера.

Надувные спасательные плоты, спускаемые с помощью плот-балки

В дополнение к вышеуказанным требованиям, спасательный плот, предназначенный для использования с одобренным спусковым устройством, должен выдерживать нагрузку, когда он подвешен на подъемном гаке или стропе:

1 в четыре раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды и установившейся температуре спасательного плота 20 ± 3"С с заглушенными предохранительными клапанами; и

2 в 1,1 раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды и установившейся температуре спасательного плота -30'С,когда все предохранительные клапаны действуют исправно.

Жесткие контейнеры для спасательных плотов, спускаемых с помощью спускового устройства, должны быть закреплены так, чтобы ни контейнер, ни его отдельные части не падали в воду во время и после надувания и спуска уложенного в него спасательного плота.

Дополнительное снабжение надувных спасательных плотов

Кроме снабжения, требуемого пунктом 4.1.5, каждый надувной спасательный плот должен иметь:

1 один комплект ремонтных принадлежностей для заделки проколов в камерах плавучести;

2 один насос или мехи для подкачки.

Ножи, требуемые пунктом 4.1.5.1.2, должны быть в безопасном исполнении, так же как и консервооткрыватели и ножницы, требуемые пунктом 4.1.5.1.7.

Общие требования к спасательным шлюпкам

Конструкция спасательных шлюпок

Все спасательные шлюпки должны иметь надлежащую конструкцию и такую форму и соотношение главных размерений, чтобы они имели достаточную остойчивость на волнении и достаточный надводный борт, когда . они нагружены их полным комплектом людей и снабжения. Все спасательные шлюпки должны иметь жесткий корпус и сохранять положительную остойчивость в прямом положении на тихой воде, когда они нагружены их полным комплектом людей и снабжения и имеют пробоину в любом одном месте ниже ватерлинии, предполагая, что при этом не произошло потери плавучего материала и отсутствуют другие повреждения.

Каждая спасательная шлюпка должна нести подтвержденные Администрацией сведения, по меньшей мере содержащие:

- наименование изготовителя и его адрес;

- модель шлюпки и ее серийный номер;

- месяц и год изготовления;

- число людей, одобренное для размещения в шлюпке; и

- в соответствии с подпунктом 1.2.2.9 информацию об одобрении

Организация, производящая освидетельствование шлюпки, должна выдать свидетельство об одобрении, в котором дополнительно к вышеупомянутым сведениям указывается:

- номер свидетельства об одобрении шлюпки;

- материал, из которого изготовлен корпус шлюпки, с указанием деталей в отношении проблем совместимости материалов в случае ремонта;

- общая масса полностью оснащенной снабжением и укомплектованной людьми шлюпки;

- факт одобрения с учетом, соответственно, пунктов 4.5, 4.6, 4.7, 4.8 или 4.9.

Все спасательные шлюпки должны обладать достаточной прочностью, чтобы:

1 их можно было безопасно спускать на воду, когда они нагружены их полным комплектом людей и снабжения; и

2 их можно было спускать на воду и буксировать на переднем ходу судна при скорости 5 узлов на тихой воде.

Корпуса и жесткие закрытия должны быть не способствующими горению или негорючими.

Посадочные места для людей должны быть оборудованы на поперечных и продольных банках или закрепленных сиденьях и иметь такую конструкцию, чтобы выдерживать:

1 общую статическую нагрузку, эквивалентную массе одобренного для размещения количества людей, весом по 100 кг каждый человек, на местах в шлюпке, отвечающих требованиям пункта 4.4.2.2.2;

2 для шлюпки, предназначенной для спуска на талях - нагрузку в 100 кг на любом посадочном месте, когда она сбрасывается на воду с высоты по крайней мере 3 м; и.3 для шлюпки, предназначенной для спуска свободным падением - нагрузку в 100 кг на любом посадочном месте, когда она сбрасывается с высоты по крайней мере в 1,3 большей, чем одобренная в свидетельстве.

Каждая спасательная шлюпка, кроме предназначенных для спуска свободным падением, должна обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать указанную ниже нагрузку без остаточной деформации после ее снятия:

1 для шлюпок с металлическим корпусом -нагрузку в 1,25 раза превышающую общую массу такой шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения; или

2 для других шлюпок - нагрузку в 2 раза превышающую общую массу такой шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения.

Каждая спасательная шлюпка, кроме предназначенных для спуска свободным падением, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения и оборудована, в применимых случаях, салазками или наружными привальными брусьями, должна обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать удар о борт судна спасательной шлюпки в направлении перпендикулярно борту судна при скорости не менее 3,5 м/с, а также сбрасывание на воду с высоты не менее 3 м.

Вертикальное расстояние между настилом днища и внутренней поверхностью закрытия или тента, простирающегося над 50% площади днища, должно быть:

1 не менее 1,3 м - для спасательных шлюпок вместимостью 9 человек или менее;

2 не менее 1,7-для спасательных шлюпок вместимостью 24 человека или более;

3 не менее расстояния, рассчитанного линейной интерполяцией, между 1,3 и 1,7 м - для спасательных шлюпок вместимостью от 9 до 24 человек.

Вместимость спасательных шлюпок

Не допускаются спасательные шлюпки вместимостью более 150 человек.

Количество людей, допустимое к размещению на спасательной шлюпке, спускаемой на талях, должно равняться меньшему из следующих чисел:

1 числа людей средней массой 75 кг, которые могут сидеть в нормальном положении в спасательных жилетах, не мешая работе средств приведения спасательной шлюпки в движение и работе любого ее оборудования; или

2 числа посадочных мест, которое может быть оборудовано на банках и сиденьях в соответствии с рис. 1. Площади сидений могут перекрываться, как показано на рисунке, при условии, что имеется достаточное пространство для ног и оборудованы подставки для них, а вертикальное расстояние между верхним и нижним сиденьем равно по меньшей мере 350 мм.

Каждое место для сидения должно быть четко обозначено в спасательной шлюпке.

Доступ в спасательные шлюпки

Каждая спасательная шлюпка пассажирского судна должна быть устроена и расположена таким образом, чтобы все расписанные в шлюпку люди могли совершить быструю посадку в нее. Должна также быть возможность быстрой высадки людей из спасательной шлюпки.

Каждая спасательная шлюпка грузового судна должна быть устроена и расположена таким образом, чтобы все расписанные в шлюпку люди могли совершить посадку в нее в течение не более 3 мин с момента подачи команды к посадке. Должна также быть возможность быстрой высадки людей из спасательной шлюпки.

Спасательные шлюпки должны иметь посадочный трап, позволяющий находящимся в воде людям забраться в шлюпку, и который может быть использован для ее любого посадочного входа. Нижняя ступенька этого трапа должна располагаться по крайней мере на 0,4 м ниже ватерлинии спасательной шлюпки в порожнем состоянии.

Спасательная шлюпка должна быть устроена так, чтобы на борт шлюпки можно было поднимать находящихся в беспомощном состоянии людей как из воды, так и на носилках.

Все поверхности, по которым могут ходить люди, должны иметь нескользящее покрытие.

Плавучесть спасательной шлюпки

Все спасательные шлюпки должны иметь собственную плавучесть или быть оборудованы стойким к воздействию морской воды, нефти или нефтепродуктов плавучим материалом в количестве, достаточном для поддержания на плаву спасательной шлюпки со всем ее снабжением, когда она залита водой и открыта морю. Кроме того, должен быть предусмотрен дополнительный плавучий материал в количестве, обеспечивающем силу плавучести, равную 280 Н на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке. Плавучий материал не должен располагаться снаружи корпуса спасательной шлюпки, за исключением материала, предусматриваемого сверх требуемого выше количества.

Надводный борт и остойчивость спасательной шлюпки

Все спасательные шлюпки должны быть остойчивы и иметь положительные значения метацентрический высоты (GM) в случае, когда они нагружены 50% числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке, сидящих в нормальном положении по одну сторону от ее диаметральной плоскости.

Для условия загрузки, упомянутого в пункте 4.4.5.1:

1 каждая спасательная шлюпка, имеющая отверстия для входа вблизи привального бруса должна иметь надводный борт, измеряемый от ватерлинии до самого нижнего отверстия, через которое может произойти затопление спасательной шлюпки, равный не менее 1,5% длины спасательной шлюпки или 100 мм, смотря по тому что больше;

2 каждая спасательная шлюпка, не имеющая отверстий для входа вблизи привального бруса, не должна иметь угол крена более 20", а надводный борт, измеряемый от ватерлинии до самого нижнего отверстия, через которое может произойти затопление спасательной шлюпки, должен быть равным не менее 1,5% длины шлюпки или 100 мм, смотря по тому что больше.

Средства приведения спасательной шлюпки в движение

Каждая спасательная шлюпка должна быть оборудована двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия. Не допускается использование двигателей, работающих на топливе с температурой вспышки 43"С или ниже (при испытании в закрытом тигле).

Двигатель должен быть оборудован либо ручным пусковым устройством, либо пусковым устройством с приводом от двух независимых подзаряжаемых источников энергии. Должны быть предусмотрены также любые необходимые для пуска двигателя приспособления. Пусковые устройства и приспособления должны обеспечивать пуск двигателя при температуре окружающей среды - 15"С в течение 2 мин с момента начала пуска, если Администрация, учитывая конкретные рейсы, постоянно совершаемые судном, на котором установлена спасательная шлюпка, не сочтет, что температура должна быть другой. Работе пусковых устройств не должны мешать кожух двигателя, банки или другие препятствия.

Двигатель должен быть способен работать не менее 5 мин от момента запуска в холодном состоянии, когда шлюпка находится вне воды.

Двигатель должен быть способен работать при затоплении спасательной шлюпки по ось коленчатого вала.

Валопровод гребного винта должен быть устроен так, чтобы гребной винт мог разобщаться с двигателем. Должна быть предусмотрена возможность движения спасательной шлюпки передним и задним ходом.

Выхлопная труба должна быть устроена так, чтобы предотвращать попадание воды в двигатель при его нормальной работе.

Все спасательные шлюпки должны проектироваться с учетом обеспечения безопасности находящихся в воде людей и предотвращения возможности повреждения гребного винта плавающими обломками.

Скорость переднего хода спасательной шлюпки на тихой воде, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения и когда работают ее вспомогательные механизмы, которые приводятся в действие от двигателя, должна быть не менее 6 узлов и не менее 2 узлов при буксировке спасательного плота вместимостью 25 человек, нагруженного полным комплектом людей и снабжения, или его эквивалента. Должно быть предусмотрено достаточное количество топлива, пригодного для использования в условиях температур, предполагаемых в районе эксплуатации судна, чтобы обеспечить движение полностью нагруженной спасательной шлюпки со скоростью 6 узлов в течение не менее 24 ч.

Двигатель спасательной шлюпки, трансмиссия и относящиеся к двигателю устройства должны быть защищены не способствующим горению кожухом или другим соответствующим способом, обеспечивающим аналогичную защиту. При этом должна обеспечиваться также защита людей от случайного прикосновения к горячим или движущимся частям и защита двигателя от непогоды и воздействия моря. Должны быть предусмотрены соответствующие средства для снижения шума двигателя, чтобы можно было расслышать громко отданную команду. Батареи стартера должны быть снабжены кожухами, образующими водонепроницаемое закрытие вокруг основания и боков батарей. Кожухи батарей должны иметь плотно пригнанную крышку, обеспечивающую необходимый отвод газа.

Двигатель спасательной шлюпки и относящиеся к нему устройства должны быть спроектированы так, чтобы ограничивать электромагнитное излучение, с тем чтобы работа двигателя не мешала работе используемого на спасательной шлюпке радиооборудования.

Должны быть предусмотрены средства для подзарядки всех батарей стартера, радиооборудования и прожектора. Батареи радиооборудования не должны использоваться в качестве источника энергии для пуска двигателя. Должно быть предусмотрено средство для подзарядки установленных в спасательной шлюпке батарей либо от судовой электросети напряжением не выше 50 В", отключаемое с места посадки в спасательные шлюпки или посредством солнечной батареи.

В соответствии с рекомендацией Международной электротехнической комиссии (МЭК)-1ЕС 92-101.

Должна быть предусмотрена в водостойком исполнении инструкция по пуску и эксплуатации двигателя, которая должна находиться на хорошо заметном месте вблизи органов управления пуском двигателя.

Оборудование спасательных шлюпок

Все спасательные шлюпки, за исключением спускаемых свободным падением, должны быть оборудованы по меньшей мере одним спускным клапаном, расположенным вблизи самой низкой точки корпуса, который должен автоматически открываться для спуска воды из спасательной шлюпки, когда она находится вне воды, и автоматически закрываться, предотвращая попадание в спасательную шлюпку воды, когда она находится на плаву. Каждый спускной клапан должен быть снабжен колпачком или пробкой для его закрывания, которые должны быть прикреплены к спасательной шлюпке штертом, цепочкой или другим соответствующим способом. Спускные клапаны должны быть легкодоступными изнутри шлюпки, а место их расположения должно быть четко обозначено.

Все спасательные шлюпки должны иметь руль и румпель. Если имеется также штурвал или другое средство дистанционного управления рулем, то в случае выхода из строя такого средства должна быть предусмотрена возможность управлять рулем с помощью румпеля. Руль должен быть постоянно прикреплен к спасательной шлюпке. Румпель должен быть постоянно установлен на баллере руля или соединен с ним, однако если спасательная шлюпка оборудована средством дистанционного управления рулем, то румпель может быть съемным и храниться закрепленным вблизи баллера руля. Руль и румпель должны быть устроены так, чтобы они не могли быть повреждены при работе разобщающего механизма или гребного винта.

С наружной стороны вокруг спасательной шлюпки выше ватерлинии и в пределах досягаемости для находящегося в воде человека, за исключением района вблизи места расположения руля и гребного винта, должен быть предусмотрен подходящий поручень или закреплен с провесами плавучий спасательный леер.

Спасательные шлюпки, которые не являются самовосстанавливающимися при опрокидывании, должны быть оборудованы соответствующими поручнями в нижней части корпуса, чтобы люди могли держаться за спасательную шлюпку. Крепление этих поручней к спасательной шлюпке должно быть таким, чтобы в случае, если под воздействием удара достаточной силы они будут оторваны от спасательной шлюпки, это не приводило к повреждению корпуса спасательной шлюпки.

Все спасательные шлюпки должны быть оборудованы достаточным количеством водонепроницаемых ящиков или отсеков для хранения мелких предметов снабжения, воды и провизии, требуемых пунктом 4.4.8. Спасательная шлюпка должна иметь средства для сбора дождевой воды и, если требуется Администрацией, дополнительно опреснитель ручного действия. Действие опреснителя не должно зависеть ни от солнечной энергии, ни от иных, чем в морской воде, химических элементов. Должны быть предусмотрены средства для хранения собранной воды.

Каждая спасательная шлюпка, за исключением спускаемых свободным падением, предназначенная для спуска на одноточечном подвесе или с помощью талей, должна быть оборудована разобщающим механизмом, отвечающим следующим требованиям с учетом положений пункта .5 ниже:

1 механизм должен быть устроен так, чтобы все гаки отдавались одновременно;

2 механизм должен обеспечивать разобщение спасательной шлюпки с талями следующими двумя способами:

1 обычным, при котором разобщение происходит после спуска спасательной шлюпки на воду или при отсутствии нагрузки на гаках;

2 под нагрузкой, при котором разобщение происходит при наличии нагрузки на гаках. Этот способ должен обеспечивать разобщение спасательной шлюпки с талями при любых условиях нагрузки: от полного отсутствия ее, когда спасательная шлюпка находится на воде, до нагрузки, в 1,1 раза превышающей общую массу спасательной шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения.

Этот способ должен предусматривать надежную защиту от случайного или преждевременного разобщения. В дополнение к сигналу опасности должна предусматриваться соответствующая защита, включающая специальное механическое устройство (блокировку), обычно не требующееся для разобщения, когда шлюпка находится без нагрузки на гаках талей или на плаву после спуска на воду.

Для предотвращения случайного разобщения во время подъема шлюпки это механическое устройство (блокировка) должно срабатывать только тогда, когда, разобщающий механизм надлежащим образом и полностью возвращен в исходное положение.

Во избежание преждевременного срабатывания под нагрузкой, оператором должно быть приложено к разобщающему механизму намеренное и постоянное усдлие. Разобщающий механизм должен быть спроектирован таким образом, чтобы находящиеся в шлюпке люди могли ясно видеть, когда он находится в исходном положении и готов к подъему. Должны быть предусмотрены четкие эксплуатационные инструкции с соответствующей формулировкой предупреждения;

3 органы управления. разобщающим механизмом должны быть четко обозначены цветом, контрастирующим с цветом окружающих предметов;

4 конструктивные элементы крепления разобщающего механизма к спасательной шлюпке должны быть спроектированы с шестикратным запасом прочности относительно предела прочности применяемых материалов, предполагая, что масса спасательной шлюпки равномерно распределена между талями;

5 использование устройства одноточечной системы подвеса для спуска спасательной или дежурной шлюпки в комбинации с соответствующим фалинем не требует применения пункта 4.4.7.6.2. В данном случае достаточным вариантом разобщения спасательной или дежурной шлюпки является только разобщение, когда они находятся полностью на плаву.

Каждая спасательная шлюпка должна быть оборудована устройством крепления фалиня в носовой части корпуса. Это устройство должно быть таким, чтобы шлюпка могла безопасно и без нарушения характеристик ее остойчивости буксироваться судном со скоростью до 5 узлов на тихой воде. За исключением спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, устройство крепления фалиня должно включать механизм, обеспечивающий разобщение фалиня изнутри шлюпки при ее буксировке судном со скоростью до 5 узлов на тихой воде.

Каждая спасательная шлюпка, оборудованная стационарно установленной УКВ аппаратурой двусторонней радиотелефонной связи с антенной, которая установлена отдельно, должна быть оборудована приспособлениями для установки и надежного крепления антенны в ее рабочем положении.

Спасательные шлюпки, предназначенные для спуска по борту судна, должны иметь салазки и наружные привальные брусья, необходимые для облегчения спуска шлюпки и предотвращения ее повреждения.

Должна быть установлена лампочка с ручным выключателем. Огонь должен быть белого цвета с длительностью постоянного действия не менее 12 ч и интенсивностью не менее 4,3 кд во всех направлениях верхней полусферы. В случае, если огонь является проблесковым, он должен давать не менее 50, но не более 70 проблесков в минуту в течение 12 ч эквивалентной постоянному огню интенсивности.

Внутри спасательной шлюпки должна быть установлена лампочка или другой источник света, обеспечивающие освещение в течение не менее 12 ч, достаточное для чтения инструкций по сохранению жизни и инструкций по эксплуатации. Однако использование для этих целей керосиновых ламп не должно допускаться.

Каждая шлюпка должна быть устроена так, чтобы с поста управления имелся достаточный обзор по носу, корме и по обоим ее бортам в целях обеспечения безопасного спуска и маневрирования.

Снабжение спасательных шлюпок

Все предметы снабжения спасательной шлюпки, требуемые настоящим пунктом или в любом месте раздела 4.4, должны быть закреплены внутри спасательной шлюпки найтовами, храниться в ящиках или отсеках, устанавливаться на кронштейнах или подобных им крепежных приспособлениях, либо должны быть закреплены другим соответствующим способом.

Однако, если спуск шлюпки осуществляется на талях, то отпорные крюки не должны быть закреплены, чтобы ими можно было воспользоваться для отталкивания шлюпки от борта судна. Снабжение должно быть закреплено так, чтобы не создавалась помех при операциях по оставлению судна. Все предметы снабжения спасательной шлюпки должны быть, насколько это возможно, небольшими по размеру и легкими, а также они должны быть в удобной и компактной упаковке.

За исключением случаев, когда указано иное, обычное снабжение каждой спасательной шлюпки должно включать:

1 за исключением шлюпок, спускаемых свободным падением, - достаточное количество плавучих весел для обеспечения движения шлюпки на тихой воде. Для каждого весла должна быть предусмотрена уключина типа "кочет", поворотная уключина или другое равноценное приспособление. Уключины должны крепиться к шлюпке шкертами или цепочками;

2 два отпорных крюка;

3 плавучий черпак и два ведра;

4 инструкцию по сохранению жизни

5 светящийся или снабженный соответствующим средством освещения компас. На полностью закрытых спасательных шлюпках компас должен .быть стационарно установлен на посту управления рулем; на всех других спасательных шлюпках компас должен быть в нактоузе, если необходима его защита от непогоды, и должен иметь соответствующие крепежные приспособления;

6 плавучий якорь достаточного размера с дректовом, способным выдерживать рывки, который обеспечивает возможность крепкого захвата его руками при намокании. Прочность плавучего якоря, дректова и нирала, если предусмотрен, должна быть достаточной при любых условиях моря;

7 два надежных фалиня длиной, не менее чем в два раза превышающей расстояние от места установки спасательной шлюпки до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 15 м, смотря по тому, что больше.

На спасательных шлюпках, спускаемых свободным падением, оба фалиня должны быть в носу шлюпки в готовом для использования состоянии.

На всех остальных шлюпках оба носовых фалиня должны быть в готовности к использованию и при этом один — закреплен к разобщающему устройству, согласно пункту 4.4.7.7, а другой прочно — к форштевню или вблизи от него;

8 два топора—по одному в каждой оконечности спасательной шлюпки;

9 водонепроницаемые сосуды, содержащие общее количество пресной воды из расчета 3 л на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке, из которых 1 л этой нормы на человека может быть заменен водой, получаемой из опреснительного аппарата, способного производить общее количество пресной воды в течение двух дней, либо 2 л этой нормы на человека могут быть заменены водой, получаемой из опреснителя ручного действия, как описано в пункте 4.4.7.6, способного производить такое же количество пресной воды в течение двух дней;

10 нержавеющий ковш со штертом;

11 нержавеющий градуированный сосуд для питья;

12 пищевой рацион, описанный в пункте 4.1.5.1.18, калорийностью из расчета не менее 10000 кДж на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на спасательной шлюпке; этом пищевой рацион должен быть в воздухопроницаемой упаковке и храниться в водонепроницаемом контейнере;

13четыре парашютные ракеты, отвечающие требованиям раздела 3.1;

14 шесть фальшфейеров, отвечающих требованиям раздела 3.2;

15 две плавучие дымовые шашки, отвечающие требованиям раздела 3.3;

16 один водонепроницаемый электрический фонарь, годный для сигнализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;

17 одно сигнальное зеркало дневной сигнализации с инструкцией по его использованию для подачи сигналов морским и воздушным судам;

18 один экземпляр таблицы спасательных сигналов, упомянутых в правиле V/16 Конвенции, в водозащищенном исполнении или в водонепроницаемой упаковке;

19 один свисток или другой равноценный звуковой сигнал;

20 аптечку первой медицинской помощи в водонепроницаемой упаковке, которая после вскрытия может быть снова плотно закрыта;

21 медикаменты от морской болезни в количестве, достаточном по крайней мере на 48 ч, и по одному гигиеническому пакету на каждого человека;

22 складной нож, прикрепленный к шлюпке штертом;

23 три консервооткрывателя;

24 два плавучих спасательных кольца, прикрепленных к плавучему линю длиной не менее 30 м;

25 ручной насос соответствующей производительности, если шлюпка не самоосушаемого типа;

26 один комплект рыболовных принадлежностей;

27 достаточное количество инструментов для выполнения незначительных регулировок двигателя и относящихся к нему устройств;

28 переносной огнетушитель одобренного типа, пригодный для тушения горящей нефти

29 прожектор с горизонтальным и вертикальным сектором луча по меньшей мере 6" и измеренной интенсивностью света 2500 кд, который способен непрерывно светить не менее 3 ч;

30 эффективный радиолокационный отражатель, если в спасательной шлюпке не установлен радиолокационный ответчик;

Маркировка спасательных шлюпок

Число людей по одобренной для спасательной шлюпки вместимости, должно быть нанесено на ней четким шрифтом несмываемой краской.

Название судна и порт приписки должны быть нанесены на каждом ее борту в носовой части печатными буквами латинского алфавита.

Средства опознавания - какому судну принадлежит шлюпка и ее номер - должны быть нанесены таким образом, чтобы они были видны сверху.

Дежурные шлюпки.

Дежурные шлюпки

Общие требования

Если в настоящем разделе не предусмотрено иное, все дежурные шлюпки должны отвечать требованиям пунктов 4.4.1-4.4.7.4 включительно, 4.4.7.6, 4.4.7.7, 4.4.7.9, 4.4.7.10 и 4.4.9. Спасательная шлюпка может быть одобрена для использования в качестве дежурной шлюпки, если она отвечает всем нижеизложенным требованиям, успешно выдержала испытания согласно правилу III/4.2, а ее установка на судне, спуск и подъем отвечают всем требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

Несмотря на требования пункта 4.4.4, на дежурных шлюпках необходимый плавучий материал может располагаться снаружи корпуса, при условии что материал надежно защищен от ударов и способен выдержать воздействие окружающей среды, упомянутое в пункте 5.1:3.3.

Дежурные шлюпки могут быть жесткими, надутыми или комбинированного типа и должны:

1 быть длиной не менее 3,8 и не более 8,5 м;

2 обеспечивать размещение, по меньшей мере, пяти человек на местах для сидения и одного — в положении лежа на носилках. Несмотря на требования пункта 4.4.1.5, все сидящие, за исключением рулевого, могут размешаться на настиле днища шлюпки с учетом условий, предусмотренных в пункте 4.4.2.2.2 и на рис. 1, но при этом изменяется расстояние для вытянутых ног до 1190 мм. Никакая часть посадочного места не должна приходиться на привальный брус, транец или на бортовые трубы плавучести.

Дежурные шлюпки комбинированного типа должны отвечать соответствующим требованиям данного раздела к удовлетворению Администрации.

Если дежурная шлюпка не имеет достаточной седловатости, она должна быть оборудована носовым закрытием, простирающимся не менее чем на 15% ее длины.

Дежурные шлюпки должны быть способны маневрировать при скорости по меньшей мере 6 узлов и сохранять эту скорость в течение не менее 4 ч.

Дежурные шлюпки должны обладать достаточной мобильностью и маневренностью на волнении для спасания находящихся в воде людей, сбора спасательных плотов и буксировки самого большого из имеющихся на судне спасательных плотов, нагруженного полным комплектом людей и снабжения или его равноценной замены, со скоростью не менее 2 узлов.

Дежурная шлюпка должна быть оборудована стационарным двигателем или подвесным мотором. Если она оборудована подвесным мотором, то руль и румпель могут быть частью двигателя. Несмотря на требования пункта 4.4.6.1, дежурные шлюпки могут оборудоваться бензиновыми подвесными моторами с одобренной топливной системой, при условии что топливные баки специально защищены от пожара и взрыва.

Дежурные шлюпки должны быть оборудованы стационарными приспособлениями для буксировки, обладающими достаточной прочностью для сбора или буксировки спасательных плотов как требуется пунктом 5.1.1.7.

Если специально не предусмотрено иное, каждая дежурная шлюпка должна быть оборудована эффективным средством откачки воды или быть самоосушающейся.

Дежурные шлюпки должны быть оборудованы непроницаемыми при воздействии моря устройствами для хранения мелких предметов снабжения.

Снабжение дежурных шлюпок

Все предметы снабжения дежурной шлюпки, за исключением отпорных крюков, которые должны храниться незакрепленными для отталкивания дежурной шлюпки, должны быть закреплены внутри дежурной шлюпки найтовами, храниться в ящиках или отсеках, устанавливаться на кронштейнах и подобных им крепежных приспособлениях, либо быть закреплены другим соответствующим способом. Снабжение должно быть закреплено так, чтобы оно не создавало помех при спуске и подъеме дежурной шлюпки. Все предметы снабжения дежурной шлюпки должны быть, насколько это возможно, небольшими по размеру и легкими, а также в удобной и компактной упаковке.

Обычное снабжение каждой дежурной шлюпки должно включать:

1 достаточное количество плавучих весел или гребков для обеспечения движения шлюпки на тихой воде. Для каждого весла должна быть предусмотрена уключина типа "кочет", поворотная уключина или другое равноценное приспособление. Уключины должны крепиться к шлюпке штертами или цепочками;

2 плавучий черпак;

3 нактоуз с надежным компасом, светящимся или снабженным соответствующим средством освещения;

4 плавучий якорь с ниралом, если предусмотрен, и дректовом достаточной прочности длиной не менее 10 м;

5 фалинь достаточной длины и прочности, прикрепленный к разобщающему устройству, отвечающему требованиям пункта 4.4.7.7 и расположенный в районе носовой оконечности дежурной шлюпки;

6 один плавучий линь длиной не менее 50 м, обладающий достаточной прочностью для буксировки спасательного плота в соответствии с требованиями пункта 5.1.1.7;

7 один водонепроницаемый электрический фонарь, годный для сигнализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;

8 один свисток или другой равноценный звуковой сигнал;

9 аптечку первой помощи в водонепроницаемой упаковке, которая после вскрытия может быть снова плотно закрыта;

10 два плавучих спасательных кольца, прикрепленных к плавучему линю, длиной не менее 30 м;

11 прожектор с горизонтальным и вертикальным сектором луча, по меньшей мере, 6" и измеренной интенсивностью света 2500 кд, который способен непрерывно светить не менее 3 ч;

12 эффективный радиолокационный отражатель;

13 теплозащитные средства, отвечающие требованиям раздела 2.5, в количестве, достаточном для Юж числа людей, допустимого к размещению на дежурной шлюпке, или двух, смотря по тому, что больше; и

14 переносной огнетушитель одобренного типа; пригодный для тушения горящей нефти

В дополнение к снабжению, требуемому пунктом 5.1.2.2, обычное снабжение каждой жесткой дежурной шлюпки должно включать:

1 отпорный крюк;

2 ведро;

3 нож или топор.

В дополнение к снабжению, требуемому пунктом 5.1.2.2, обычное снабжение каждой надутой дежурной шлюпки должно включать:

1 плавучий нож в безопасном исполнении;

2 две губки;

3 эффективные ручные мехи или насос;

4 комплект ремонтных принадлежностей в соответствующей упаковке для заделки проколов;

5 отпорный крюк в безопасном исполнении.

Дополнительные требования к надутым дежурным шлюпкам

Требования пунктов4.4.1.4 и 4.4.1.6 к надутым дежурным шлюпкам не применяются.

Надутая дежурная шлюпка, когда она подвешена на стропе или подъемном гаке, должна:

1 обладать достаточной прочностью и жесткостью, чтобы ее можно было спускать и поднимать с полным комплектом людей и снабжения;

2 обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузку в четыре раза превышающую массу ее полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды 20 ± 3"С и при заглушенных предохранительных клапанах;

3 обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузку в 1,1 раза превышающую массу ее полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды -30"С, когда все предохранительные клапаны действуют исправно.

Конструкция надутых дежурных шлюпок должна быть такой, чтобы они были способны выдерживать:

1 хранение на открытой палубе судна в море;

2 нахождение на плаву в течение 30 суток при любых условиях моря.

В дополнение к требованиям пункта 4.4.9, на надутые дежурные шлюпки должны быть нанесены серийный номер, наименование их изготовителя или торговая марка и дата изготовления.

Плавучесть надутой дежурной шлюпки должна обеспечиваться либо одной трубой плавучести, разделенной по меньшей мере на пять отдельных отсеков примерно равного объема, либо двумя отдельными трубами плавучести, каждая объемом, не превышающим 60% их общего объема. Трубы плавучести должны быть устроены так, чтобы неповрежденные отсеки могли поддерживать на плаву допустимое к размещению на дежурной шлюпке число сидящих в нормальном положении людей массой 75 кг каждый, с положительным надводным бортом по всему периметру дежурной шлюпки при следующих условиях:

1 спущен один передний отсек плавучести;

2 полностью утрачена плавучесть с одного борта; и

3 полностью утрачена плавучесть с одного борта и носового отсека.

Трубы плавучести, образующие борта надутой дежурной шлюпки, должны в надутом состоянии обеспечивать объем не менее 0,17 м3 на каждого человека из числа людей, допустимого к размещению на дежурной шлюпке.

Каждый отсек плавучести должен быть оборудован невозвратным клапаном для надувания его и выпуска воздуха вручную. Должен быть предусмотрен также предохранительный клапан, если Администрация не сочтет его наличие необязательным.

На нижней поверхности днища и уязвимых местах наружной поверхности надутой дежурной шлюпки должны быть предусмотрены усиленные полосы, отвечающие требованиям Администрации.

Если имеется транец, он не должен вдаваться в корпус более чем на 20% наибольшей длины дежурной шлюпки. Должны быть предусмотрены соответствующие пластыри для крепления фалиней в носу и корме, а также спасательных лееров, закрепленных с провесами внутри и снаружи шлюпки.

Надутая дежурная шлюпка должна постоянно находиться в полностью надутом состоянии.

12. Общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация и система громкоговорящей связи

Система общесудовой аварийно-предупредительной сигнализации

Общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация должна обеспечивать подачу общесудового сигнала тревоги, состоящего из семи или более коротких звуковых сигналов и следующего за ними одного продолжительного звукового сигнала, подаваемых судовым свистком или сиреной и, дополнительно, электрическим звонком или ревуном либо другим равноценным звукосигнальным устройством, работающим от основного и аварийного источников электроэнергии, требуемых правилом 11-1/42 или 11-1/43, в зависимости от случая. Сигнализация должна приводиться в действие с ходового мостика и, за исключением судового свистка, с других ключевых постов. Сигнал тревоги должен быть слышен во всех жилых помещениях, а также в помещениях, где обычно работают члены экипажа. Сигнал тревоги должен звучать с момента включения системы до тех пор, пока не будет выключен вручную или временно прерван сообщением по системе громкоговорящей связи.

Минимальные уровни звукового давления сигнала во внутренних помещениях и на наружных местах судна должны быть 80 дБ(А). но по меньшей мере на 10 дБ(А) выше уровней шумового фона при обычной работе оборудования, когда судно на ходу в условиях умеренного состояния погоды. В необорудованных громкоговорителями каютах должны устанавливаться электронные средства подачи сигнала тревоги, например. зуммеры или нечто подобное.

Уровень звукового давления сигнала у спальных мест в каютах и в ванных (душевых) помещениях должен быть не менее 75 дБ(А), но по крайней мере на 10 дБ(А) выше уровней шумового фона в них

Система громкоговорящей связи

Система громкоговоряшей связи должна предусматривать установку громкоговорителей, позволяющих передавать сообщения во все помещения, где обычно находятся члены экипажа или пассажиры, или те и другие вместе, а также в места сбора. Система должна позволять вести радиовещание с ходового мостика и с других мест на судне, как Администрация считает необходимым. Громкоговорители должны быть установлены с учетом предельных акустических условий и не требовать от слушателей никаких действий. Система должна исключать ее несанкционированное использование.

Минимальные уровни звукового давления при передаче аварийных сообщений, когда судно на ходу в обычных условиях, должны быть:

1 во внутренних помещениях — 75 дБ(А), но, по меньшей мере, на 20 дБ(А) выше уровня человеческой речи; и

2 на открытых палубах - по судну 80 дБ(А), но по меньшей мере на 15 дБ(А) выше уровня человеческой речи.

13. Радиосвязь в МПС и МПСС

Правила радиосвязи:

Основными документами, определяющими правила работы радиосвязи МПС и МПСС являются международные акты.

Административные органы:

- РАРК (региональная административная радиоконференция)

- ВАРК

В своей работе станции МПС и МПСС руководствуются правилами федерального закона о связи и действующими в Министерстве связи нормативными документами.

Средства связи, как береговые, так и судовые, могут привлекаться для нужд обороны, безопасности в порядке предусмотренном РФ.

Назначение радиосвязи МПС и МПСС:

1. обеспечение безопасности мореплавания и охрана человеческой жизни на море
2. обеспечение оперативно-диспетчерского руководства работой флота; экспедиций и организаций, непосредственно связанной с эксплуатацией морских судов
3. передача данных для автоматизированных систем управления
4. обмен официальной корреспонденцией
5. обмен общественной корреспонденцией

Для выполнения этих функций разрешается связь: берег – берег; берег – судно и т.д.

Время, частоты и другие данные береговых станций РФ определяются расписанием работы.

Судовые станции, не использующие методы и частоты ГМССБ в зависимости от радиостанции работают: 8, 16, 24 часа.

Суда с системой ГМССБ должны нести непрерывную радиосвязь на частотах бедствия.

Судовые станции, находясь в море должны вести постоянное наблюдение, за исключением времени, когда ведут радиообмен на рабочем канале.

Береговые станции, которые дежурят по ГМССБ должны осуществлять связь автоматически ЦИВ.

Соблюдение настоящих Правил:

Все работники связи, которые связаны МПС и МПСС должны их хорошо знать, а должностные лица должны обеспечить режим охраны радиосвязи от посторонних лиц.

Радиоцентр, в свободное от работы время, должен быть закрыт и опечатан, и по возможности, сдан под охрану.

Судовая станция также должна быть закрыта (вне рабочее время).

Каждая станция, установившая нарушение Правил, обязана об этом сообщить.

Судовая станция делает об этом донесение по форме в части В S15 раздел VI и приложение S9 в государственную связь России.

Контроль за эфиром проводится по следующим направлениям:

Контроль осуществляется приемным центром радиосвязи и радиовещания (ПЦРР), а также городским радиоконтрольным пунктом (ГРКП), а также ведомственными пунктами радиоконтроля и общественными радиоконтролерами, которые назначаются службами связи судовладельца.

Ответ на донесение о нарушении должен быть дан в течение недели.

Регулирование использования радиочастотного спектра и орбитальных позиций спутников связи является исключительным правом государства.

Физические и юридические лица, допустившие повреждения средств связи, несанкционированное использование частот, создание помех, несут ответственность в порядке, установленном законодательством РФ.

Всем станциям МПС и МПСС не допускается:

1. использовать частоты, классы и мощности излучения, не указанные в лицензии судовой станции
2. нарушать действующие нормы стабильности частоты, гармонических и внеполосных излучений
3. увеличивать мощность радиопередатчика, разрешенной по лицензии
4. устанавливать связь с неразрешенными корреспондентами
5. пользоваться неприсвоенными позывными
6. принимать к передаче телеграммы и допускать телефонные разговоры, содержащие непристойные, бранные и оскорбляющие чел. достоинство слова, а также текс (разговор), направленный против безопасности и государственных интересов РФ
7. производить какой-либо обмен на частотах бедствия и вызова, за исключением вызова по назначению
8. использовать радиотелефонные и радиотелеграфные установки, кроме УКВ, при заходе в порт, плавании и стоянии в портовых водах, за исключением аварийных ситуаций
9. вступать в связь и заканчивать обмен без передачи позывных
10. разглашать содержание каких-либо сообщений, публиковать их, а также использовать перехваченные или случайно принятые и непредназначенные для общего пользования сообщения
11. применять произвольные коды и сокращения
12. передавать ложные вызовы по бедствию
13. произвольно изменять формы первичной учетной документации (формуляры, журнал технической эксплуатации РЭО)
14. устанавливать на станциях МПС и МПСС средства, не имеющие соответственных сертификатов

Вход в аппаратные судовых и береговых станции посторонним строго запрещен.

На станциях должен быть список людей, имеющих допуск.

Вахтенному радиооператору запрещается отлучаться из радиорубки и пускать в рубку людей без служебных надобностей

Запрещается держать открытыми помещения станций, при некруглосуточной работе.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № категории | Категория | Отметка срочности | Очередность передачи |
| 1 | Вне категории | Миг – вручить немедленно  Ракета  Мобилизационная | 1  2  3 |
| 2 | Внеочередная | СОС  Медпомощь  Авария  Шторм  Авиа | 4  5  6  7  8 |
| 3 | Президент РФ | Президент РФ | 9 |
| 4 | Высшая правительственная | Высшая правительственная | 10 |
| 5 | Правительственная | Правительственная | 11 |
| 6 | Весьма срочная | Весьма срочная | 12 |
| 7 | Срочная | Диспетчерская  Метео  Прип  Навареа  Срочная | 13  14  15  16  17 |
| 8 | Обыкновенная | Отметки не имеет | 18 |

Сигналы особой важности:

В МПС и МПСС к сигналам особой важности относятся сигнал тревоги, сигнал бедствия, сигнал срочности, сигнал "медицинский транспорт" и сигнал "безопасности".

Эти сигналы и следующие за ними сообщения могут передаваться как в телеграфном, так и в телефонном режиме.

Общие требования к этим сигналам:

1. Эти сигналы являются международными сигналами и передаются согласно международным требованиям (регламент радиосвязи) или международному руководству по МПС и МПСС.
2. Сигналы особой важности и следующие за ними сообщения передаются на частотах исключительного назначения (500 кГц – телеграф; 2182 кГц; 4125 кГц; 6215 кГц; 12290 кГц; 16420 кГц; 156,8 – телефон). В режиме TLG на 500 кГц работа ведется на усмотрение судовладельца, но не запрещается передача этих сигналов на других любых частотах (если уверены, что на той частоте несется вахта).
3. Сигналы особой важности передаются только с разрешения капитана или лица, его заменяющего.
4. Радиообмен по сигналам особой важности полностью должен быть зафиксирован в вахтенном журнале, даже если вы непосредственного участия в радиообмене не принимали, вести наблюдение до тех пор, пока не будет отбоя:

QUZ – обмен по бедствию продолжается, ограничения снимаются

QUM – обмен по бедствию завершен

1. Если обмен по бедствию осуществляется ключом, должен вестись со скоростью 100 символов в минуту и не более этого.
2. Обмен по бедствию по телефону осуществляется на английском языке, если в обмене по бедствию испытываются трудности языкового барьера, то передается фонетической таблицей.
3. О принятых сигналах особой важности нужно немедленно доложить капитану судна, далее следовать его указаниям.
4. Передача сигналов особой важности без надобности (по ошибке) категорически запрещена.

Радиотелефонный разговор - телефонный разговор, исходящий от (или предназначенный для) подвижной станции или подвижной земной станции и передаваемый на всем пути следования или на его части по каналам радиосвязи МПС и МПСС. Радиотелефонная связь

Процедура вызова, ответов на вызовы, подготовительные сигналы к установлению и окончанию радиотелефонного разговора производятся в соответствии с положениями Руководства (часть В, статья S57, Рекомендация МСЭ-Р М.1171, Приложение S14).

Береговые станции, осуществляющие радиотелефонный разговор, сроки, частоты и режим их работы приводятся в Расписании, а для иностранных станций в List of coast stations.

Суда, стоящие на рейде, входящие в порт или выходящие из него, находящиеся в портовых водах или у нетелефонизированных причалов, радиотелефонную связь осуществляют только на УКВ каналах со службами порта и другими предприятиями, также с абонентами телефонной сети связи общего пользования, если береговая УКВ станция в состоянии обеспечить эту связь. Суда, стоящие у телефонизированных причалов, УКВ радиосвязь могут использовать только для связи с судами, стоящими на рейде или перемещающимися по акватории порта.

При предоставлении радиотелефонной связи радиооператор (телефонистка) должны предупреждать абонента, что разговор будет вестись по радио и тайна разговора не обеспечивается.

Должностные и другие лица, которым предоставляется возможность пользования радиотелефонной связью, несут ответственность за содержание радиотелефонного разговора в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Содержание наиболее важных переговоров (по безопасности, оказанию медицинской помощи и т.д.) записывается в вахтенных журналах судовой и береговой станций с указанием даты и фамилии должностных лиц, проводивших радиотелефонные разговоры. При наличии технической возможности, упомянутые разговоры записываются на магнитофон.

Сигнал тревоги:

Сигнал тревоги в телеграфном режиме представляет собой 12 тире, каждое длительностью 4 сек. и пауза между ними 1 сек., может передаваться как автоматически, так и вручную.

Согласно требованиям Регистра Радиосвязи должны быть часы радиостанции. Циферблат должен быть не менее 120 мм. в диаметре, они должны иметь секундную стрелку; должны быть указаны периоды молчания; должны быть четырехсекундные сектора.

Периоды молчания в TLG (500 кГц – красные сектора):

1. 15-18 минуты
2. 45-48 минуты

Периоды молчания в TLF (2182 кГц – синие сектора):

1. 0-3 минуты
2. 30-33 минуты

Эти часы должны ежедневно проверяться и записываться в вахтенном журнале.

Часы механические с недельным заводом.

Часы располагаются в радиорубке на уровне глаз.

Сигнал тревоги нужен для привлечения внимания тех судов, где в данный момент вахта не несется. Как правило за сигналом тревоги следует сигнал бедствия и следующее за ним сообщения.

Сигнал бедствия:

Сигнал бедствия означает, что судно терпит бедствие и ему необходима срочная помощь. Сигнал бедствия ключом представляет собой "SOS", передаваемый 3 раза. В телефонии произносится "MAYDAY".

Последовательность передачи ключом:

1. тревога (12 тире)
2. SOS (3 раза)
3. de
4. свои позывные (3 раза)
5. Дальше сообщение по бедствию в следующей форме:
   1. SOS (1 раз)
   2. Позывные и название (1 раз)
   3. QTH (местоположение)
   4. Координаты
   5. Краткий характер аварии
   6. Подпись

Подтверждение о приеме:

1. SOS (1 раз)
2. позывные, терпящего бедствие
3. de
4. свои позывные (3 раза)
5. RRR (TLG); Romeo, Romeo, Romeo (TLF)
6. SOS (1 раз) + буква К

Сигнал срочности:

Сигнал срочности в TLG означает XXX (3 раза), в TLF PAN PAN (3 раза).

Сигнал срочности передается в 3 случаях:

1. когда судно тоже находится в критическом состоянии, ему нужна незамедлительная помощь, но оно может держаться на плаву.
2. когда на судне имеется тяжелобольной, ему необходима срочная помощь
3. когда подбирает людей с воды и чувствует, что его помощи недостаточно

Эти сигналы и следующие за ними сообщения могут быть адресованы как одной, так и всем радиостанциям. Когда адресовано одной станции, нужно получить подтверждение о приеме.

Медицинский транспорт:

1.Для оповещения и опознавания медицинского транспорта используются процедуры связи, касающейся срочности. При этом после сигнала срочности следует добавить:

при связи в режиме телефонии слово MAY-DEE-CAL, произносимое, как французское слово "medical" (медикаль);

при связи в режиме телекса — слово MEDICAL.

Следующее за этим словом сообщение, касающееся защищаемого медицинского транспорта, должно содержать следующие сведения:

2. Передается на частотах 500 кГц и 2182 кГц

3. Сообщение должно содержать:

- позывной сигнал опознавания мед. транспорта

- местонахождение мед. транспорта

- количество и тип средств мед. транспорта

- намеченный маршрут

- ожидаемое время нахождения в пути и время отправления и прибытия, в зависимости от случая

- любые другие сведения, такие как высота полета, защищенные радиочастоты, на которых ведется наблюдение, используемые языки, режим работы и коды вторичного обзорного радара

4. Положение по сигналу срочности должны соответствовать использованию сигнала срочности мед. транспортом

5. Использование радиосвязи для оповещения и опознавания мед. транспорта не является обязательным

Сигнал и сообщения безопасности:

1. подается ТТТ (3 раза) перед вызовом в TLF: SECURITE
2. указывает, что станция намеревается передавать сообщение, содержащее важное навигационное или важное метеорологическое предупреждение.
3. передается на частотах 500 кГц и 2182 кГц.
4. сообщение безопасности, которое следует за вызовом, должно передаваться на рабочей частоте.
5. сообщение безопасности адресовывается как всем станциям, так и отдельной определенной станции.
6. сигнал безопасности должен передаваться к концу ближайшего периода молчания; сообщение должно передаваться немедленно после периода молчания.
7. все станции, слышащие сигнал безопасности, должны продолжать слушать сообщение до тех пор, пока не убедятся, что это сообщение их не касается; они не должны производить никаких передач, которые могут причинить помеху этому сообщению.

Сигнал срочности:

Сигнал срочности в TLG означает XXX (3 раза), в TLF PAN PAN (3 раза).

Сигнал срочности передается в 3 случаях:

1. когда судно тоже находится в критическом состоянии, ему нужна незамедлительная помощь, но оно может держаться на плаву.
2. когда на судне имеется тяжелобольной, ему необходима срочная помощь
3. когда подбирает людей с воды и чувствует, что его помощи недостаточно

Эти сигналы и следующие за ними сообщения могут быть адресованы как одной, так и всем радиостанциям. Когда адресовано одной станции, нужно получить подтверждение о приеме.

14. Перечень документации по радиосвязи и электрорадионавигации, которую должны иметь на борту морские суда и суда смешанного (река-море) плавания, оснащенные оборудованием радиосвязи и радионавигации ГМССБ

1. лицензия судовой радиостанции
2. дипломы радиоспециалиста ГМССБ
3. журнал
   1. судовой журнал для судов, совершающих рейсы в морских районах А1, А2
   2. радиожурнал ГМССБ для судов, совершающих рейсы в морских районах А3, А4.
4. свидетельство о безопасности судна по радиооборудованию (для судов, совершающих международные рейсы)
5. акт освидетельствования радиооборудования Российским Морским Регистром Судоходства
6. акт освидетельствования электрооборудования Российским Морским Регистром Судоходства
7. свидетельство на радиооборудование Российского Регистра (для судов смешанного плавания с классом Российского Речного Регистра)
8. акт ежегодного освидетельствования судна Российским Речным Регистром (для судов смешанного плавания с классом Российского Речного Регистра)
9. правила радиосвязи МПС и МПСС
10. проектно-конструкторская документация на установку оборудования радиосвязи и электрорадионавигации (ЭРН), откорректированная в соответствии со всеми изменениями, внесенными в процессе эксплуатации
11. техническая и эксплуатационная документация для каждого вида оборудования радиосвязи и ЭРН (на русском языке для отечественного и на русском и английском языках для оборудования зарубежного производства)
12. формуляры на отечественное оборудование радиосвязи и ЭРН
13. инструкция для операторов-радиотелефонистов по несению радиовахты, обеспечивающих безопасность на море (РД 31.64.24-94)
14. список береговых телефонных УКВ радиостанций Службы морского флота (1996)
15. положение по использованию АРБ системы КОСПАС-САРСАТ на морских судах РД 31.62.03.04-94
16. указания по организации радиосвязи с судами смешанного плавания при эксплуатации их в европейских морских бассейнах, утверждены заместителем Министра транспорта РФ 18.03.1997 (для судов смешанного плавания)
17. руководство по радиосвязи для МПС и МПСС
18. международные справочники (издания ITU):

а) List of coast station (IV)

б) List of ship station (V)

в) List of radio determination and special service stations (VI)

г) List of call sing and numerical identities (VII A)

1. указания по радиосвязи на период арктической навигации (для судов, участвующих в арктической навигации)
2. инструкция по организации связи при обработке аварийных и контрольных сообщений судов, утверждена приказом Департамента морского транспорта от 27.04.1994 №31
3. положение о порядке и правилах использования ведомственных средств связи морского транспорта и свод условных наименований должностных лиц морского транспорта для ведомственной связи, утвержденного приказом Департамента морского транспорта от 07.06.1994 №41
4. расписание работы каналов связи береговых радиостанций морского флота России с судами, передачи циркулярных, гидрометеорологических сообщений и навигационных предупреждений (1997)
5. формы первичной учетной документации согласно приложению к приказу ММФ от 30.11.87 №188

- СВ-12 радиотелеграмма

- СВ-13 аккумуляторный радиожурнал

- СВ-29 квитанция о приеме радиотелеграммы (для пассажирских судов)

- СВ-34 акт приема-сдачи судовой радиостанции

Примечания:

1. для судов, совершающих рейсы исключительно в морском районе А1, наличие документации, указанной в пунктах 17-23 необязательно
2. для судов, совершающих рейсы в малом каботажном плавании в морских районах А2-А4, наличие международных справочников, указанных в п.18 необязательно.

15. РПУ "КОРВЕТ-2"

Назначение: РПУ "КОРВЕТ-2" предназначен для использования на судах морского и промыслового флотов в качестве эксплуатационного передатчика коротких и промежуточных волн.

Технические данные: РПУ "КОРВЕТ-2" обеспечивает работу в следующих частотных поддиападзонах: 405-526,5; 1606,5-3800; 4000-4650; 6200-6525; 8100-8815; 12230-13200; 16360-17410; 18780-19800; 22000-22855; 25010-25600 кГц и на дополнительной частоте 5680 кГц.

РПУ в диапазоне частот 4000-25600 кГц обеспечивает работу на широкополосные типы антенн через ВЧ кабели с волновым сопротивлением 75 Ом.

Работа в диапазоне 405-526,5 кГц осуществляется через устройство согласующее "МУССОН-2" классами излучений А1А, Н2А, F1B (сдвиг 170 Гц).

Параметры широкополосных антенн по коэффициенту бегущей волны должны быть не хуже 0,1.

В диапазоне частот 1606,5-3800 кГц обеспечивается работа на главную или резервную судовую антенну с собственной емкостью в пределах 300-1200 пФ. При использовании согласующего устройства, обеспечивается работа на различные типы судовых проволочных антенн с параметрами, в месте подключения к согласующему устройству: Ra=1-1000 Ом, Ха=-1000-+1000 Ом.

Пиковая мощность РПУ для всех классов излучения на эквивалент 75 Ом при номинальном напряжении сети в диапазоне 1606,5-25600 кГц – не менее 350 Вт. С согласующим устройством РПУ обеспечивает в диапазоне 1,6065-3,8 МГц пиковую мощность не менее 100 Вт на эквивалент с R=4 Ом, С=300 пФ. РПУ имеет режим пониженной мощности -25% от номинальной.

Пиковая мощность в диапазоне 405-426,5 кГц в режиме 100% мощности класса излучения F1B на эквивалент с R=2,2 Ом, С=500 пФ – порядка 130 вт. РПУ обеспечивает:

1. телеграфную работу ключом со скоростью до 40 Бод излучением класса А1А и Н2А.

2. частота тона при работе излучением Н2А-625 Гц. Уровень несущей–(-6+/-2 дб);

3. однополосную телефонную работу на верхней боковой полосе излучением классов:

-J3E – уровень несущей не более минус 40 дБ

-R3E – уровень несущей минус (18+/-2) дБ

-H3E – уровень несущей минус (5+/-1) дБ

4. однократную относительную фазовую телеграфию G1B со скоростью телеграфирования до 500 бод

5. частотную телеграфию F1B со следующими градациями сдвигов и скоростей: 170 Гц-100 бод; 250 Гц-125 бод; 500 Гц-250 бод; 1000 Гц- 500 бод.

6. многоканальную тональную телеграфию на верхней боковой полосе излучением класса J3B несущая ослаблена более чем на 40 дБ

7. отклонение частоты РПУ от номинального значения при воздействии всех дестабилизирующих факторов на любой частоте должно быть не более 3\*10-7fн Гц

8. погрешность установки частоты сдвигов при работе излучением F1B не более 3 Гц

9. неравномерность частотной характеристики в полосе звуковых частот от 350 до 2700 Гц- не более 6 дБ

10. полоса частот для излучения класса J7B лежит в пределах 300-3400 Гц. Уровень комбинационных составляющих при однополосной телефонной работе не более (-31 дБ)

11. уровень побочных излучений должен быть на 43 дБ ниже уровня основной частоты и не превышать уровня 50 мВт

12. время непрерывной работы полной мощностью составляет 10 часов с последующим перерывом 2 часа

13. включение передатчика для работы классом излучения Н3Е связано с автоматической установкой частоты 2182 кГц. Уровень фона на выходе РПУ составляет не более (-40 дБ)

14. уровень излучений на рабочей частоте в паузе составляет не более минус 150 дБ. Уровень шума как в соседних частотных диапазонах, так и на парных частотах приема в режиме "Дуплекс" составляет не более минус 142 дБ.

15. входное сопротивление линейного модуляционного входа (600+/-120)Ом. Номинальная величина модулированного напряжения 0.775 В. Чувствительность РПУ по линейному низкочастотному входу должна быть в пределах 75-250 мВ. Допустимая кратковременная перегрузка входа не более 5 В.

16. телеграфный вход, имеющий сопротивление 1кОм, обеспечивает работоспособность при величине положительных прямоугольных посылок 6+/-4 В.

17. допускается работа с телеграфной аппаратурой при рабочем токе до 50 мА

18. в режиме F1B позитив наличию положительной посылки на входе соответствует выходная частота Fном+0,5Fсдв, наличию паузы – частота Fном-0,5Fсдв. В режиме F1B негатив наличию положительной посылки на входе соответствует выходная частота Fном-0,5Fсдв.

19. РПУ имеет как местное, так и полное дистанционное управление

20. общее время перестройки составляет около 5 сек (определяется только временем, необходимым для установки декадных переключателей частоты)

21. время подготовки к действию 160+/-30 сек (время разогрева ламп)

22. время подогрева термостата опорного генератора для обеспечения допустимого отклонения частоты не более 30 мин

23. РПУ имеет местный разветвленный и дистанционный обобщенный контроль состояния аппаратуры

24. система охлаждения - воздушная, встроенная, принудительная. Минимальный расход воздуха – 250 м3/ч

25. питание РПУ осуществляется от трехфазной сети напряжением (220+/-22) В или (380+/-38) В и частотой (50+/-2,5) Гц или (60+/-3) Гц

26. потребляемая мощность – не более 3800 ВА

27. коэффициент мощности – не 0,85

28. РПУ имеет встроенный автоподатчик радиотелефонных сигналов тревоги, работающий на частоте 2182 кГц.

Классификация типов излучений:

Первое обозначение – тип модуляции основной несущей

N – излучение немодулированной несущей; излучения, пр которых основная несущая модулируется по амплитуде

A - двухполосная

H – однополосная с полной несущей

R – однополосная с ослабленной несущей или с переменным уровнем несущей

J – однополосная с подавленной несущей

B – с независимыми боковыми полосами

C – с частично подавленной одной из боковых полос

F – несущая имеет частотную модуляцию

G – несущая имеет фазовую модуляцию

D – излучения, при которых основная несущая имеет амплитудную и угловую модуляцию, либо одновременно, либо в заранее установленной последовательности

P – последовательность немодулированных импульсов

K – последовательность импульсов модулированных по амплитуде

L - последовательность импульсов модулированных по ширине или длительности

M - последовательность импульсов модулированных по положению или фазе

Q - последовательность импульсов при которой несущая имеет угловую модуляцию во время передачи импульсов

V – представляющая сочетание указанных выше способов или производимая другими методами

W – прочие случаи, отличные от указанных выше, при которых излучение состоит из основной несущей, модулированной либо одновременно, либо в заранее установленной последовательности двух или более из следующих методов модуляции: амплитудной, угловой, импульсной

X – прочие случаи

Второе обозначение – характер сигнала, модулирующего основную несущую

0 – отсутствие модулирующего сигнала

1 – один канал, содержащий квантованную или цифровую информацию без использования модулирующей поднесущей

2 – один канал, содержащий квантованную или цифровую информацию при использовании модулирующей поднесущей

3 – один канал с аналоговой информацией

7 – два и более каналов, содержащих квантованную или цифровую информацию

8 – два или более каналов с аналоговой информацией

9 – сложная система с одним или несколькими каналами, содержащими квантованную или цифровую информацию, совместно с одним или несколькими каналами, содержащими аналоговую информацию

Х – прочие случаи

Третье обозначение – тип передаваемой информации

N – отсутствие передаваемой информации

A – телеграфия для слухового приема

B – телеграфия для автоматического приема

C - факсимиле

D – передача данных, телеметрия, телеуправление

E – телефония (включая звуковое радиовещание)

F – телевидение (видео)

W – сочетание указанных выше типов

X – прочие случаи

16. Универсальные автоматические идентификационные системы

Т-101.МТ-1

Технические характеристики:

Диапазон частот: 156,025-162,025 МГц

Шаг частот: 12,5; 25 кГц

Модуляция и скорость передачи: AIS-GMSK: 9600 бит/сек

DSC – FM/FSK: 1200 бит/сек

Чувствительность:

- полоса 25 кГц (МДВР ЦИВ) – 107 дБм

- полоса 12,5 кГц (МДВР) – 98 дБм

Мощность излучения радиопередатчика: 12,5 Вт

Электропитание: 24 В постоянного тока

Потребляемая мощность: блок основной: 60 Вт

пульт управления и отображения 2 Вт

Рабочая температура: -150С - +550С

Температура хранения: -200С - +700С

Допустимые вибрации: соответствует IEC 60945

Климатическое исполнение: защищенное, соответствует IEC 60945, IP 22

Глонасс/GPS приемник:

Каналов: 16, 12

Частота: L1; С/А

Погрешность определения координат: 45 м. в DGNSS – 1-10 м.

Частота определения координат: 1 раз в сек.

Габариты основного блока: 416\*308\*93 мм

Габариты УКВ антенны: высота 1260 мм

крепление М16

Габариты антенны ГНСС:

ГЛОНАСС/GPS: усеченный конус с диаметром в основании 105 мм.

НАВСТАР: высота 73.3 мм.; диаметр 124.5 мм.

Габариты пульта управления и отображения:

219\*140\*76 мм. – без рамы крепления

219\*151\*76 мм. – с рамой крепления

Масса основного блока: 6,5 кг

Масса УКВ антенн: 0,4 кг

Масса антенны ГНСС:

ГЛОНАСС/GPS – 0,44 кг

НАВСТАР – 0,12 кг.

Масса пульта управления и отображения: 0,8 кг

Состав УАИС:

1. антенна GNSS
2. антенна УКВ
3. антенные кабели УКВ и GNSS
4. основной блок (БО) (transponder)
5. пульт управления и отображения УАИС
6. комплект принадлежностей для установки

17.Функции АИС

1. автоматическая идентификация судов (номер судна IMO, MMSI, позывной и название), прием и передача по радиоканалам УАИС навигационной (координаты, курс, скорость и т.п.), маршрутной (пункт назначения, ожидаемое время прибытия, тип груза) и статической (название и позывной судна, габариты, осадка, положение антенны) информации; выдача этой информации для отображения на дисплее УАИС
2. получение координат судна и параметрах его движения от внешнего источника (ГНСС, лага, компаса)
3. определение координат судна при помощи внутреннего GNSS приемника, в том числе с использованием дифференциального режима
4. прием и выдача статических, маршрутных данных, текстовых и двоичных сообщений на внешнее оборудование
5. прием дифференциальных поправок GNSS по каналу УАИС и выдача их приемнику УАИС и выдача их приемнику GNSS внешнему и встроенному
6. выдача информации о состоянии УАИС на пульт управления и отображения и внешнее оборудование
7. выдача рассчитанных по координатам судов и собственным координатам пеленгов и дистанций до этих судов
8. прием от береговых станций АИС и выполнение соответствующих режимов работы, в том числе заданных районов, частот, мощностей излучения и т.д.

18. Лаг индукционный электронный ИЭЛ – 2М

Основные технические данные:

Диапазон измерения относительной скорости: 0-34 узлов

Инструментальные погрешности лага по скорости не превышает:

+/- 0.1 узла при температуре окружающего воздуха 150-350 С

+/- 0.2 узла при температуре окружающего воздуха 350-500 С

+/- 0.35 узла при температуре окружающего воздуха 00-(-100) С

Остаточные погрешности не должны превышать значений, указанных в таблице:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| эталонные скорости на режимах уз. | до 10 | 10-20 | 20-30 | 30-40 |
| допустимые остаточные погрешности уз. | +/-0.15 | +/-0.2 | +/-0.25 | +\-0.3 |

Примечания:

1. Указанные допустимые остаточные погрешности обеспечиваются при использовании для тарировки лага средств (визуальные мерные линии, радиотехнические станции и т.п.), характеристики которых позволяют определить истинные скорости на пробегах со средней квадратичной погрешностью не более +/-0.25%
2. При использовании средств тарировки и погрешностями более +/-0.25% допустимые погрешности увеличиваются из расчета 0.03 узла на каждые 0.1% сверх +/-0.25%
3. При тарировке лага в воде соленостью от 2 до 0.10/00 допускается увеличение остаточной погрешности на 0.1 узла

Габаритные размеры/масса:

Прибора 6 – 361\*350\*193 мм/ не более 14 кг

Прибора 3 – 391\*332\*188 мм/ не более 16,5 кг

Прибора 29 – 200\*201\*99 мм/ не более 3,7 кг

19. GPS-приемник/плоттер NAVIS-3700 (SAMYUNG)

Яркость дисплея 450 Кд. Четкое изображение и широкий угол обзора TFT LCD 10.4" цветного дисплея.

Режимы работы: курс истинный, нос истинный, север истинный, относительное движение. Слот для одновременного обслуживания 2-ух картриджей стандарта C-MAP NT+.

Простота в управлении и автоматическое меню помощи. Возможность двойного управления - с клавиатуры плоттера и с дистанционной клавиатуры. Возможность использования в составе новой рыболовной коммуникативной сети.

Частота приема L1 1575.42 Мгц

Количество каналов приема 12

Количество одновременно отслеживаемых спутников 12

Тип приема Цифровой многоследящий

Чувствительность 143 дБм

Точность GPS (NAVIS-3700) 10 м

Точность DGPS (NAVIS-3700D):

- по местоположению 3 м

- по скорости 0,1 уз.

Плоттер:

Тип дисплея Цветной VGA TFT LCD 15.1''

Разрешение 1024х768, 256 цветов

Граница использования Ниже 85 широты

Шкалы 0,2 мили ... 5000 миль (1/2000...1/37500000)

Скорость установки путевых точек От 1 сек. до 60 мин. (0,01...9,99 миль)

Количество путевых точек 20000 точек, рабочий журнал 99 страниц

Количество событий 21 тип

Количество меток 10000

Количество точек береговой линии, обозначаемых пользователем8000 точек 16 цветов береговой линии

Количество меток береговой линии 1000

Количество знаков береговой линии 1000

Количество конечных точек пути 1000

Количество маршрутов 20 (по 20 точек на маршрут)

Алармы:

1) Достижения конечной точки пути

2) Отклонения от курса

3) Стоянки на якоре

4) Обозначенной границы

Интерфейс SAMYUNG, NMEA-0183, FURUNO, JRC

Питание 10-40 V DC, 40 Вт

20. Видео эхолот FURUNO FCV-585

Видео эхолот FURUNO FCV-585 представляет собой высококачественный, двухчастотный цветной цифровой видеоэхолот (50 и 200 кГц) с высокой выходной мощностью передачи 600Вт/1кВт\*, предназначенный для рыбопромысловых судов.

Режимы дисплея Одночастотный (НЧ или ВЧ)

Двухчастотный

Тройное масштабирование

Придонная растяжка

Комбинированный

Амплитудная развертка

Частота акустических сигналов Выбор одной из 50 или 200 кГц

Диапазон фазирования До 800 м. Основной диапазон от 2 до 800 м

Диапазон масштабирования Маркерное масштабирование/ Придонное масштабирование 2-800м, "Дно" 3-10 м. Скорость перемещения эхограммы Стоп, 1/16, 1/8, 1/4, 1/2, 1/1, 2/1, 4/1. Длительность импульса и частота повторения (PRR)От 0.1 до 3 мс, до 3,000 имп/мин

Интерфейс (IEC61162, NMEA 0183)

MA, RMB, RMC, BWC, GLL, GGA, MWV,

VTG,VHW, MTW, XTE, MDA, HDT, HDG

RMA\*, RMB\*, RMC\*, BWC\*, GLL\*, GGA\*,

MWV\*, VTG\*, VHW\*, MTW\*, XTE\*, MDA\*,

HDT\*, DBT, DPT, MTW\*\*, VHW\*\*, TLL\*, HDG\*

\*При подключении датчика GPS

\*\*Когда антенна связана с датчиками скорости и температуры

Мощность акустического сигнала 600Вт/1кВт

Напряжение питания 12 - 24 VDC: 1.0-0.5 А

Рабочая температура -15°С - +55°С

21. Портативный гирокомпас RGC50 (SIMRAD, Норвегия)

Разработан для повышения надежности управления судами. Обеспечивает следующие данные: курс относительно географического меридиана.

Установившаяся погрешность, град<1,8 x sec широты

Статическая погрешность, град<1,0 x sec широты

Динамическая погрешность, град<1,8 x sec широты

Погрешность от пуска к пуску, град<1,0 x sec широты

Скорость отслеживания>36 град/секунду

Время готовности, мин<240

Выходы:

Цифровой1 выход NMEA0183

Шаговый1 выход (24V DC), 6 шагов на градус

Сельсинный1 выход (100V 500zH)

Sin/cos сигнал для авторулевого Robertson 1 выход

Сетевое питание24 В постоянного тока

Максимальный ток потребления5,0 А

Габаритные размеры задающего блока377 х 228 х 321 мм

Вес15,5 кг

22.УКВ радиостанция Samyung STR 580

Частотный диапазон 146-174 МГц

Режимы работы Симплекс, дуплекс, ЦИВ

Тип излучения F3E, F2B, (G3E, G2B)

Сопротивление антенны 50 Ом

Питание 13,6 В

Потребляемый ток 6 А при передаче, 0,6 А на приеме

Габаритные размеры 302 х 266 х 126 мм

Вес 4,45 кг

Передатчик: Выходная мощность 25 Вт или 1 Вт

Тип модуляции частотная

Скорость передачи ЦИВ 1200 бод

Стабильность частоты ± 5 кГц

Приемник:

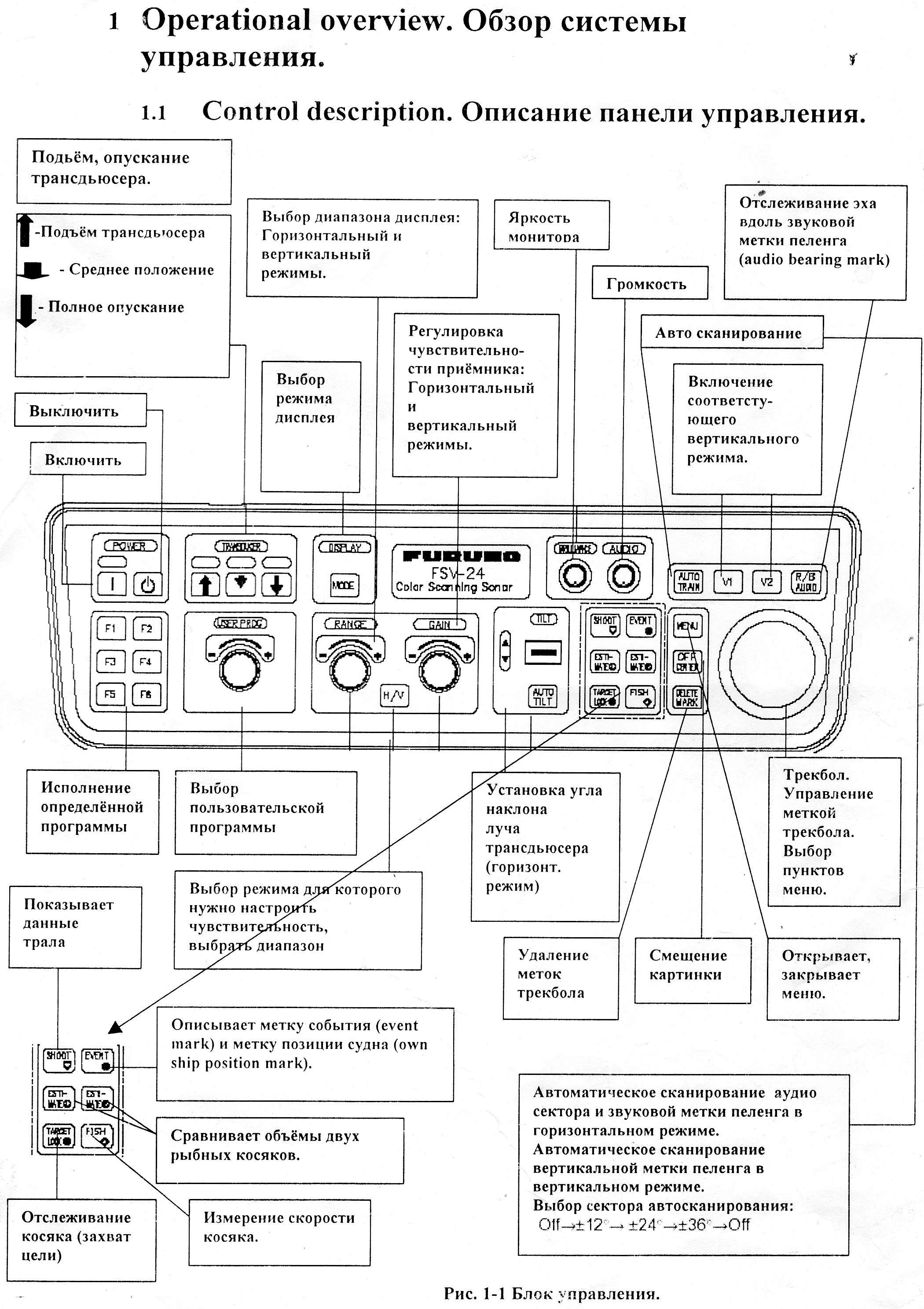
Тип Супергетеродинный с двойным преобразованием частоты

Аудио выход 1 Вт (встроенный динамик 8 Ом)

Чувствительность 0,25 мкВ

ЦИВ: Частота 156,525 МГц

Тип излучения F2B (G2B) 0,5%



23. Суточные донесения

1номер судна/2/3 число/4 время/

1широта/2 долгота/3 регион работы/4 район/5-квота/

1переработка за сутки общий/2 вид/3 количество

1дизель/2 мазут/3 вода/4 масло/

1номер судна/2 ФИО капитана/конец/

24. Английский язык

* + С помощью международных номенклатурных книг и адмиралтейских справочников. Дать подробные сведения о радиостанциях (по одному примеру из каждой книги, тома)

List of Ship Stations (Список судовых станций)

1. Name of ship (название судна) Fiskholmen

* Call sign (позывной) LM5866
* MMSI (Морская Мобильная Служба Идентификации) 257307920

1. Country (страна) Nor
2. Auxiliary installations (вспомогательная установка) отсутствует
3. Class of ship (класс судна) FV – fishing industry

FH – fishing vessel

1. Nature of service (вид работы) CR – station open to limited public correspondence (станция открыта для ограниченной общественной корреспонденции)

C – Radiotelephone calls (радиотелефонные вызовы)

R – Radio telegrams (радио телеграммы)

1. Hours of service (часы работы) HX – intermittent service throughout the twenty four hours, or station having no specific working hours (непрерывная работа в течение 24 часов или станция не имеет специальных рабочих часов)
2. Telegraph transmission frequency bands (частотные диапазоны для телеграфной передачи) отсутствуют
3. Telephone transmission frequency bands (частотные диапазоны для телефонной передачи)

V – bands between 156 and 174 MHz (полоса частот между 156 и 174 МГц)

* Accountings authority (соответствующие власти) NO 01
* Identification code (код идентификации) AAIC

1. Remarks (примечания) 9 digital numbers used within Inmarsat system (9 значный цифровой код, используемый системе Инмарсат) 762050275, 762050276, 762050277, 762050278, 762050279

List of Call Signs and Numerical identities of station used by the maritime mobile and maritime mobile – satellite services

(Список позывных и цифрового обозначения станций, используемых МПС и МПСС)

1. Call sign (позывной) 3AC12
2. Name of station (название станции) MONACO RADIO
3. Type of service (тип службы) BM – station transmitting meteorological bulletins (станция, передающая метеорологические бюллетени)
4. Number (номер) 002050480 OOSTENDE RADIO
5. Class of station (класс станции) FC – coast station (береговая станция)

List of Radio Determination and Special Service Station

(Список радио определения и станций специальных служб)

1. Name of station (название станции) Canada Ottawa Канада (Оттава)
2. Call sign (позывной) CHU
3. Frequencies (kHz or MHz) (частота кГц или МГц) 3330, 7335, 14670
4. Class of emission (класс излучения)

H2B – однополосная телеграфия для автономного приема с полной несущей

H3E – однополосная телефония с полной несущей (только для частот 2182 кГц)

1. Time of transmission (UTC) (время передачи по всемирному координационному времени) H24 (круглосуточно)

Method (general instruction concerning time signals and other remarks) (главная инструкция, касающаяся сигналов времени и другие поправки) G1 I1 MSS1

List of Coast Stations (Список береговых станций)

1. Call sign (позывной) ROMA RADIO
2. MMSI (Морская Мобильная Служба Идентификации) 002470001
3. Transmitting frequency (частота передачи) 156,525 МГц
4. Receiving frequency (частота приема) 156,525 МГц
5. Class of emission (класс излучения)

G2B – телеграфия для автономного приема с фазовой модуляцией.

1. Power kW (мощность кВт) 0,05 кВт
2. Hours of transmission of traffic lists (часы передачи списков движения) T
3. Hours of watch (часы работы) H24 (круглосуточно)
4. Geographical coordinates (географические координаты) 4145`15 N 01242`37 E



1. Notes (замечания)
   * Group call: 002470000 (групповой вызов 002470000)
   * Operated by: Telecom Italia S.p.A (управляется телефонной компанией Италии S.p.A.)
   * Also keeps permanent watch for distress and safety traffic:
     1. by radiotelegraphy on 500 kHz
     2. by radiotelephony on 2182kHz and 156,80 MHz

* Также несет постоянную вахту для обеспечения обмена по бедствию и спасению:

1. для телеграфии на частоте 500 кГц
2. для телефонии на частотах 2182кГц и 156,8 МГц

Admiralty List of Radio Signals

Pilot services, Vessel traffic services and Port operations

AOMORI, Honshu, Japan (АОМОРИ, Ханшу, Япония)

Geographical coordinates (географические координаты) 4050`N 14045`E



Pilots and Port (лоцмана и порт)

CONTACT details: (способы связи)

Pilots (лоцмана)

Telephone: +81(0)177425026

Fax: +81(0)177425026

Port authorities (портовые власти)

Telephone: +81(0)177344101

E – mail: kowan@pref.aomori.lg.jp

Web site: www.pref.aomori.jp/kowankuko/english

JCG

Call: Aomori Hoan (вызов)

VHF frequency: channel 12 16 (частота УКВ): канал 12 16

Telephone: +81(0)177342423

PROCEDURE:

* Pilotage is not compulsory but is available if required.
* Notice of ETA: Vessels should send ETA on departure from last port and then 10 days, 4 days, 48h and 24h prior to arrival.
* Pilot boards in the Quarantine Anchorage
* Лоцманская проводка не обязательна, но если требуется, возможна.
* Примечания по времени прибытия: судам следует отправлять ожидаемое время прибытия на момент отправки из последнего порта и затем за 10 дней, 4 дня 48 часов и 24 часа до прибытия.
* Лоцман на борту в районе карантинной якорной стоянки.

Admiralty List of Radio Signals

Maritime Safety Information Services

OKINAWA (NAHA JCG MRCC) Окинава (морской спасательный координационный центр)

Geographical coordinates (географические координаты) 2614`N 12741`E



VHF frequency: channel 16 (частота УКВ): канал 16

Whether bulletins (метеорологические бюллетени)

On receipt (на прием) storm warnings in Japanese and English (штормовые предупреждения на японском и английском)

Navigational warnings (навигационные предупреждения)

On receipt 1010 1610 LT (на прием 1010 1610 по местному времени)

Local warnings in Japanese and English (местные предупреждения на японском и английском)

Admiralty List of Radio Signals

Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Coast station of sea is A1 (береговая станция морского района А1)

1. Country (страна) Argentina
2. Station (станция) Argentina radio
3. MMSI (Морская Мобильная Служба Идентификации) 007010111
4. Geographical coordinates (географические координаты) 3438`S 5828`W



1. Range (n miles) (охват в морских милях) 35 морских миль
2. Status (статус) управляется МСКЦ Puerto Belgrano

Admiralty Sailing Directions

Japanese Pilot

Directions (направления)

Landmarks (земные отметки)

* Vulkan Kuntomintar (4845`N 15401`E)



* Vulkan Severgina (4907`N 15431`E)



* Gora Krenitsyna (4921`N 15442`E)



Проход судна осуществляется по ориентирам, а именно крупным, приметным объектам вулканам и горам, их географические координаты указаны в данной части справочника.

Admiralty List of Radio Signals

Radio Aids to Navigation, Satellite Navigation Systems, Legal Time,

Radio Time Signals and Electronic Position Fixing System

Doha Lt Float Racon (плавучий радар – ответчик расположенный в Дохе в координатах 2516`-40N 5145`-08E)



Длина волны (3 и 10см). Радиус обзора 360



Охват в морских милях 16 морских миль

Admiralty List of Radio Signals

Meteorological Observation Stations

1. Country (страна) Sweden (Швеция)
2. Name of station (название станции) Katterjakk
3. Geographical coordinates (географические координаты) 6825`N 1810`E



1. Number of region on the chart (номер региона на карте) 517
2. Number of station (номер станции) 020

25. Охрана окружающей среды

* Перечислить судовые технические средства по предотвращению загрязнения водной среды и объяснить кратко принцип их работы

**Вещества, загрязняющие море с судов**, подразделяются на четыре группы: нефть; вредные вещества (кроме нефти); сточные воды; мусор. **Нефть** означает нефть в любом виде, включая сырую нефть, жидкое топливо, нефтяные осадки и остатки. **Вредное вещество** – любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить вред живым ресурсам, морской флоре и фауне, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха и помешать другим видам его правомерного использования. **Сточные воды** означают стоки и прочие отходы из всех видов туалетов, амбулаторий, лазаретов и т.п., из помещений, где содержатся живые животные, а также прочие воды, которые смешаны с этими стоками. **Мусор** – все виды продовольственных, бытовых и эксплуатационных отходов (исключая свежую рыбу), которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, кроме веществ, названных выше. Сброс с судна нефти и других вредных веществ может быть **эксплуатационным и аварийным**. **Эксплуатационный сброс нефти** представляет собой удаление содержащейся в льяльных, балластных и промывочных водах нефти, попадающей туда в процессе нормальной эксплуатации судна – в результате мойки грузовых и топливных танков, ремонтных работ в машинных помещениях и т.п. при бункеровке, неправильным обслуживанием оборудования, разрывами шлангов или трубопроводов, аварией или гибелью судна. С целью определения оптимальных приемов и методов ликвидации разлива нефти при аварии судна разрабатывается **судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью**. Ответственность за разработку плана возлагается на старшего помощника капитана и старшего механика. План для сухогрузного судна должен предусматривать своевременное **принятие всех необходимых мер для перекачки топлива из поврежденных в неповрежденные топливные цистерны, в сборные цистерны льяльных нефтесодержащих вод, в крайнем случае, в балластные цистерны или в свободные от груза трюмы.** При этом должны быть приняты все возможные меры против выброса топлива за борт по балластной магистрали и попадания воды из балластной магистрали в топливную систему. Для сбора сточных вод на всех судах валовой вместимостью 200 рег. т и более или на которых перевозится более 10 человек, предусматривается **цистерна для сбора сточных вод**, оснащенная световой и звуковой сигнализацией при заполнении ее на 80 %. На этих судах должна иметься **установка для обработки сточных вод**, в состав которой входит накопитель судовых стоков, устройство для их очистки и устройство для обеззараживания. Очищенная и обеззараженная вода сбрасывается за борт. Суда оборудуются **устройствами для сбора или для сжигания мусора**. Для сбора мусора используются одобренные Морским регистром судоходства контейнеры. Д**ля сбора всех видов синтетики и пластмасс**, включая синтетические тросы и рыболовные сети, оборудуется специальная емкость. Может быть предусмотрена установка **для измельчения пищевых отходов, изделий из бумаги, ветоши, стекла, металла** до размеров частиц менее 25 мм. При уничтожении мусора в установках термического типа судовые отходы превращаются в неопасные для живых существ золу и шлак.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Правила удаления мусора в море | | | |
| Категория мусора | Тип мусора | За пределами  особых  районов\* | В особых районах |
| 1 | Пластмассы, включая синтетические тросы, рыболовные сети пластмассовые мешки для мусора и зола из инсинераторов, образующаяся в результате сжигания изделий из пластмассы, которые могут содержать токсичные остатки или остатки тяжелых металлов | Сброс запрещен | Сброс запрещен |
| 2 | Обладающие плавучестью сепарационные, обшивочные и упаковочные материалы | > 25миль от берега | Сброс запрещен |
| 3 | Измельченные изделия из бумаги, ветоши, стекла, металла, бутылки, черпаки и т.д.\*\* | > 3миль от  берега | Сброс запрещен |
| 4 | Изделия из бумаги, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и т.д. | > 12миль от берега | Сброс запрещен |
| 5 | Пищевые отходы  а) Неизмельченные пищевые отходы  б) Измельченные пищевые отходы\*\* | > 12миль от берега  > 3миль от  берега | > 12миль от берега  > 3миль от  берега |
| 6 | Зола из инсинераторов | > 12миль от берега | Сброс запрещен |
| \*- Особые районы: Средиземное, Черное, Балтийское, Северное,  Карибское, Красное моря. Антарктика. "Район заливов".  - Измельченный мусор должен проходить через грохот с отверстиями не более 25мм. | | | |